>

Title: Combined discussion on Demands for Supplementary Grants (Railways), 2007-08 and Resolution regarding approval of recommendations in sixth report of Railway Convention Committee (2004).

MR. CHAIRMAN: Now, the House shall take up Items 29 and 30 together. Shri Lalu Prasad.

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF INFORMATION AND BROADCASTING (SHRI PRIYA RANJAN DASMUNSI): Sir, before you call the hon. Minister, I have to inform the House that today we may have to be prepared to sit late in the evening to participate in this discussion. We have arranged dinner for the Members, Secretariat staff of the Parliament and also the staff of the Lok Sabha Secretariat. We have to complete the entire discussion today. I have talked to the Speaker also. Tomorrow, immediately after the Question Hour, the hon. Minister will reply.

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : इसे आज ही पारित करवा दीजिए। It should be passed today.

SHRI PRIYA RANJAN DASMUNSI: If you want to pass it today, we have no problem.

SHRI LALU PRASAD: I have no problem.

MR. CHAIRMAN: Okay, it is approved by the House.

The hon. Member may now move the Resolution please.

SHRI LALU PRASAD: I beg to move the following Resolution:-

"That this House approves the recommendations contained in Paras 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60 and 61 of the Sixth Report of Railway Convention Committee (2004) appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues etc., which was presented to the Lok Sabha on 26th April, 2007."

---

*Moved with the recommendation of the President.

MR. CHAIRMAN: Motions moved:

"That the supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2008, in respect of the head of Demand entered in the second column thereof against Demand No. 16. "

"That this House approves the recommendations contained in Paras 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60 and 61 of the Sixth Report of Railway Convention Committee (2004) appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues etc., which was presented to the Lok Sabha on 26th April, 2007."

डॉ. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय (मंदसौर) : सभापति महोदय, हम रेलवे की अनुदानों की पूरक मांगों पर चर्चा करने जा रहे हैं। यह सही है कि पिछले दिनों रेलवे ने जो प्रगति की है और जिस प्रकार उसका वित्त उपस्थित हुआ है, उसके कारण सभी को प्रसन्नता हुई है, लेकिन रेलवे में अभी भी बहुत किया जाना बाकी है। इन अनुदानों की मांगों में कतिपय कुछ ऐसी बातों का उल्लेख किया गया है जिनकी पहले भी चर्चा की गयी है, विशेष तौर पर पश्चिम रेलवे के उन क्षेत्रों में जहां पर गुड्स शेड्स की आवश्यकता थी, देवास में, लक्ष्मीबाई नगर में, मांगलिया में तथा उन क्षेत्रों में जहां और निवेश की आवश्यकता है, उसके बारे में यहां मांग रखी गयी है। इन मांगों के बारे में हम आपका निश्चित रूप से समर्थन करेंगे क्योंकि उक्त मांगें हमने भी रखी थी। लेकिन कुछ अन्य बातों की ओर मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। कुछ बातें अवश्य ऐसी हुई हैं जिससे रेलवे में परिवर्तन लाकर आपने आज इस जगह पर खड़ा कर दिया है, लेकिन आज भी रेलवे में सुप्रबन्ध और सुव्यवस्था की बहुत आवश्यकता है, जिसके अभाव में रेलवे में आपके द्वारा जो अच्छे काम किए गए हैं, उन पर भी पानी फिरता जा रहा है। हम नहीं चाहते हैं कि आपके अच्छे प्रयासों पर इस तरह से पानी फिर जाए, इसलिए मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि आपने जो सुविधाएं प्रदान की है, उन सुविधाओं का लाभ न देकर किस तरह से रेलवे में मनमानी चल रही है, उसके दो-तीन उदाहरण मैं आपके सामने रखना चाहता हूँ। रेलवे में एक अच्छी योजना आप लागू करने जा रहे हैं। यह फ्रेट कारीडोर की योजना पश्चिम में भी होगी और पूर्वी क्षेत्र में भी होगी। इससे निश्चित रूप से माल की ढुलाई कम समय में हो सकेगी, गुड्स का आवागमन सुगम हो सकेगा। लेकिन इस योजना पर कितना धन व्यय होगा और उसका प्रबन्ध आपने किस सप्रकार से किया है? क्या इसमें आप जापान से किसी प्रकार से सहयोग लिया जा रहा है? यदि हां, तो जापान से कितना सहयोग लिया जाएगा और किस प्रकार से इस योजना में निजी क्षेत्र से कितना सहयोग आप लेना चाहते हैं? आपने पहले रेलवे स्टेशनों के आधुनिकीकरण की घोषणा की थी।[R42]

उनके आधुनिकीकरण के लिए आपने जिन रेलवे स्टेशंस का उल्लेख किया है, उनमें मुम्बई, पटना, हावड़ा, भोपाल, अहमदाबाद, अमृतसर, जयपुर हैं,लेकिन इस पर कितना खर्च होगा और उसमें निजी क्षेत्र का हिस्सा कितना होगा तथा रेल विभाग कितना खर्च करेगा, इसका भी ब्यौरा दें? इसी के साथ क्या उसके पूरा करने के लिए आपने समयावधि निश्चित की है कि एक या दो साल में या फिर अगली पंचवर्षीय योजना में उसे पूरा करेंगे, इसका भी उल्लेख अपने जवाब में करने की कृपा करें? फ्रेट कॉरीडोर के बारे में भी आप कितना समय लेंगे और वह किन-किन क्षेत्रों में जाएगी, इस बारे में भी बताएं? यद्यपि आपने योजना का प्रारूप दिया है, लेकिन उसमें विस्तार से जाने की आवश्यकता है, ताकि हमें पूरी जानकारी मिल सके कि उससे कितने क्षेत्र लाभान्वित होंगे और यह कब तक पूरी हो जाएगी।

मैं एक बात और कहना चाहूंगा। समाचार पत्रों में छपा है कि आपने एक योजना लागू की है कि अगर ए.सी. श्रेणी में खाली जगह हो तो उसमें सामान्य स्लीपर वाला भी बैठ सकता है। इसका परिणाम यह हो रहा है कि ए.सी. श्रेणी वाले यात्रियों को धक्का देकर बाहर कर दिया जाता है और उसमें सामान्य श्रेणी वाले लोग बैठ जाते हैं। यह समाचार 'राष्ट्रीय सहारा' के 10 अक्टूबर के अंक में छपा है। उसमें बताया है कि लालू प्रसाद जी के अठन्नी में रुपए की रेलयात्रा का लाभ बड़ी संख्या में रेल यात्रियों को मिल रहा है। कुछ यात्री ऐसे भी हैं जिन्हें टिकट से वास्तविक यात्रा का लाभ नहीं मिल रहा है। वे अपने हक के लिए ट्रेन में टिकट परीक्षक से गुहार करते रहते हैं और बेबस टिकट परीक्षक आरक्षण चार्ट का हवाला देकर उन्हें शांत कर देता है। यह सब हो रहा है, रेल मंत्री जी की टिकट अपग्रेड योजना के तहत। इसलिए मंत्री जी इस पर भी ध्यान देने की कृपा करें कि जिस प्रकार यात्री लाभान्वित होने चाहिए वे क्यों नहीं हो रहे हैं। इससे काफी नुकसान भी हो रहा है।

जिन प्लेटफार्म्स को बढ़ाने की बात आपने कही है, उनके न बढ़ाने के कारण भी काफी नुकसान हो रहा है। आपने यूनीगेज की बात कही है। आप अमान परिवर्तन करने जा रहे हैं। कुछ समय पहले लालू जी जब मेरे क्षेत्र में गए थे, तो इन्होंने रतलाम-नीमच रेल लाइन के अमान परिवर्तन के बाद गाड़ी परिचालन का शुभारम्भ किया था। उसके बाद इन्होंने एक और घोषणा की थी कि रतलाम से अकोला तक का भी अमान परिवर्तन होगा। मैं चाहता हूं कि उसे भी शीघ्र पूरा किया जाए, अन्यथा अजमेर से लेकर रतलाम तक तो अमान परिवर्तन हो गया है, वह एक प्रकार से अधूरा लगता है। अगर रतलाम से अकोला तक का अमान परिवर्तन नहीं किया जाएगा तो दक्षिण भारत से हम नहीं जुड़ पाएंगे। यह बीच का हिस्सा है इसलिए इस कार्य को शीघ्र ही योजना बनाकर कार्यान्वित करने की कृपा करें।

प्रबंधन के बारे में आपने कहा है और कुछ गाड़ियों को अपग्रेड करने की बात कही है। जिस प्रकार से आपने सुपर फास्ट गाड़ियां चलाने के लिए कहा है, उसके लिए सुपर फास्ट का चार्ज भी ले रहे हैं, लेकिन वे गाड़ियां हर स्टेशन पर रुक रही हैं। मैं उदाहरण देना चाहूंगा, इंदौर से निजामुद्दीन के बीच चलने वाली गाड़ी सुपर फास्ट है और उसका सुपर फास्ट का चार्ज भी लिया जाता है।

श्री लालू प्रसाद : आप लिखित में दे दें। हम लोग नाम नोट कर लेंगे, बाकी प्रोसीडिंग में चला जाता है। अगर लिखित में देंगे तो ध्यान देंगे और समय पर काम होगा। इसलिए आप लिखित में सुझाव दे दें।

सभापति महोदय : लिखित में देने से लाभ होगा, तो इसमें कोई आपत्ति नहीं होनी चाहिए।

डॉ. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय : मैं लिखित में भी दूंगा। लेकिन मैं आपको कहना चाहता हूं कि आप जो बात कहते हैं, वह आपके रेलवे बोर्ड के अधिकारी नहीं मानते हैं। रेलवे बोर्ड के अधिकारियों को बार-बार कहने के बाद भी काम नहीं होता है। आपने घोषणा की थी कि अमुक रेलगाड़ी अमुक स्टेशन पर रुकनी चाहिए। मैं आपसे मिला भी था। उस समय आपके चेम्बर में राम कृपाल यादव जी भी बैठे हुए थे। आज तक वह रेलगाड़ी उस स्टेशन पर नहीं रुकती है। लगता है रेलवे में लालू जी की चलती नहीं है।

सभापति महोदय: इन्हीं की चलती है, और किसी की नहीं चलती है।

डॉ. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय : अगर रेलवे बोर्ड आनाकानी करता है और काम नहीं करता है तो हमें बड़ा आश्चर्य होता है।

श्री लालू प्रसाद : पांडे जी, आप गाड़ी कहां रुकवाना चाहते हैं?

डॉ. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय : लालू जी, मैंने आपसे कहा था का मंदसौर में गाड़ी रुकनी चाहिए। उदयपुर से जो गाड़ी बांद्रा जाती है, मंदसौर में पशुपतिनाथ जी का मंदिर है और जावरा में हुसैन टेकरी शरीफ एक बड़ी दरगाह है, वहां गाड़ी रुकनी चाहिए, दोनों स्थानों पर गाड़ी रुके, लेकिन यह काम नहीं हो रहा है। आपने दूसरे स्थानों पर ओवर-ब्रिजेज बनाने की बात कही है, पश्चिमी रेलवे के रतलाम में आपने नया प्लेटफार्म तो बना दिया, लेकिन उसपर ओवरब्रिज नहीं बनाया है। पांच नम्बर के प्लेटफार्म से अगर सात नम्बर प्लेटफार्म पर जाएं तो कैसे जाएं? ओवरब्रिज न होने के कारण यात्रियों को बड़ी परेशानी होती है और एक्सीडेंट होने का खतरा रहता है।

ठीक इसी प्रकार से मंदसौर और नीमच में भी फुट ओवरब्रिजेज नहीं हैं, जिसके कारण वहां भी एक्सीडेंट का खतरा बना रहता है। आप यहां फुट ओवरब्रिजेज बनाने का काम शीघ्रातिशीघ्र करवाएं, आपके बजट में इसके लिए राशि सैंक्शन्ड है, लेकिन कार्य में विलम्ब हो रहा है और विलम्ब होने के कारण वहां पर आठ-दस दिन में एक एक्सीडेंट्स हो ही जाता है। एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर क्रासिंग के लिए यात्री लोग इधर से उधर जाते हैं तब उन्हें बड़ी दिक्कत होती है।

इसके साथ ही रेलवे केटरिंग की ओर मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। जिस प्रकार से रेलवे का अपना केटरिंग है, उस केटरिंग में ठीक से खान-पान की सुविधा नहीं है। आपने जो निजी केटरिंग के ठेके दे रखे हैं, ठेकेदारों के द्वारा काम ठीक से नहीं किया जा रहा है। कृपया इस ओर भी आप अपना ध्यान दे, ताकि खान-पान की सुविधा ठीक हो सके। जैसा आपने कहा, बाकी चीजें मैं आपको लिखकर दे रहा हूं।

मेरे क्षेत्र में लोगों को आमान परिवर्तन की योजनाओं का लाभ तभी मिल पाएगा, जब आप उदयपुर से लेकर चित्तौड़, चित्तौड़ से लेकर रतलाम, चित्तौड़ से लेकर अजमेर लाइनों का दोहरीकरण और विद्युतीकरण शीघ्र करेंगे। दोहरीकरण और विद्युतीकरण जब तक इस लाइन का नहीं होता है तब तक इस लाइन का कोई विशेष लाभ नहीं है। इस लाइन से पैसेंजर्स को वर्तमान में कोई विशेष लाभ नहीं है। वहां पर 10-11 गाड़ियां मीटरगेज पर चलती थीं, आज केवल दो गाड़ियां चल रही हैं, यात्री परेशान हैं। मैं समझता हूं कि यात्री रतलाम से अजमेर-जयपुर होकर सीधे दिल्ली पहुंच सकें, इसकी भी बहुत आवश्यकता है। मैंने कुछ बातों की ओर आपका ध्यान आकर्षित किया है। मैं पहले भी रेलवे प्लेटफार्म के विस्तार के बारे में,यात्रियों की सुविधाओं के बारे में, टायलेट्स के बारे में, नयी गाड़ियां इस रेल खंड पर चलाने के बारे में कह चुका हूं। उदयपुर से लेकर रतलाम और रतलाम से वाया नागदा-इंदौर जाइये तथा वाया नागदा-उज्जैन-भोपाल जाइये, यदि ये गाड़ियां इस प्रकार से जाती हैं तो भोपाल राजधानी है और राजधानी में जाने का लाभ लोगों को मिल जाएगा क्योंकि अभी रतलाम से इंदौर की गाड़ी कोई है ही नहीं, वहां तो मीटर गेज है। वहां कनैक्शन नहीं है। वर्तमान में जो वहां गाड़ियां चल रही हैं, उनमें मीटर गेज और ब्रॉडगेज का भी कनैक्शन नहीं है। एक गाड़ी आ जाती है तो दूसरी गाड़ी तीन घंटे बाद मिलती है। इसलिए इनका कनैक्शन भी ठीक करियेगा। जहां आप दूसरी सुविधाएं लोगों को दे रहे हैं, स्टेशनों का आधुनिकीकरण आप कर रहे हैं, विदेशों की तर्ज पर बड़ी सुविधाएं देने जा रहे हैं लेकिन छोटी-छोटी सुविधाओं का अभाव है। मैं चाहूंगा कि उन सुविधाओं की ओर आप ध्यान दें। शेष बातें जो मेरे निर्वाचन क्षेत्र से संबंधित हैं, मैं लिखकर दूंगा। अंत में मैं फिर निवेदन करूंगा कि कृपया आप याद रखियेगा, आपने जो आश्वासन दिया है उन्हें पूरा करवा दीजिएगा ताकि गाड़ियां वहां पर रुक जाएं और लोग कहें कि लालू जी की कही हुई बातें ठीक थीं, अन्यथा लोग कहेंगे कि लालू जी द्वारा कही हुई बात पूरी नहीं हो पाती है।

* महोदय, मैं कतिपय अन्य महत्वपूर्ण मांगों या आवश्यकताओं की ओर ध्यान आकर्षित कर रहा हूं। नीमच -रतलाम के मध्य अमान परिवर्तन हुआ है तथा चित्तौड़-अजमेर के मध्य भी किंतु विद्युतीकरण व लाइन का दोहरीकरण के अभाव में वास्तविक लाभ नहीं मिल रहा है। अतः उक्त मार्ग का विद्युतीकरण व दोहरीकरण हो। साथ ही

रतलाम अकोला रेल खण्ड का अमान परिवर्तन हो। रेलवे में सुपूबंध की आवश्यकता है। एसी वालों को बाहर कर दिया जाता है और समान्य श्रेणी के अंदर आ जाते हैं फिर

_____*...* This part of the speech was laid on the Table

निरीक्षक असहाय होता है। पिछले दिनों यात्री डिब्बों के बारे, इंजनों के विषय में तथा माल डिब्बे के निर्माण के बारे में चर्चा हुई । इनका मूर्त रूप हो नये वैगन्स व नये यात्री डिब्बों की जहां आवश्यकता है वहीं इंजिनों की भी इसे शीघ्र पूरा किया जाये।

कतिपय समाचार पत्रों में एसी कोच में यात्रा करने वालों की परेशानियां भी प्रकाश में आयी हैं उन्हें ठीक किया जाना चाहिए इसी तरह रेल यात्रियों को जबरन बाहर फेंक दिया जाता है इसका भी सुपूबंध हो और उनकी सुरक्षा हो। ट्रेनों से यात्रियों को बाहर फेंका गया समाचार पत्रों में विस्तार से आया है फ्रंट कॉरीडोर के बारे में विस्तार से पूरी योजना बनाए क्या विदेशी निवेश भी होगा? कब तक कार्य पूरा होगा? इसी प्रकार स्टेशनों के आधुनिकी करण पर भी निजी निवेश की बात आई है क.पया स्पष्ट करें।

अब मैं निर्वाचन क्षेत्र की कुछ मांगे रख रहा हूं। चित्तौड़, रतलाम के मध्य और गाडियां यात्री सुविधा के लिए चलाई जावे व वर्तमान में चल रही सभी गाडियों का स्टापेज ढोढर, जावरा, मंदसौर पिपलिया, मल्हारगढ़ में हो। नीमच से इंदौर वाया नागदा उज्जैन व भोपाल भी वाया नागदा उज्जैन चलाई जावे। सुपर फास्ट ट्रेन का किराया है लेकिन गाड़ी लोकल की तरह है अतः सुपरफास्ट का किराया या चार्ज न लिया जाये।

मंदसौर जओरा व नीमच में फुट ओवर ब्रिज बनाई जाये व प्लेटफार्म पर शेड हो। मंदसौर में रेक पाइंट सुविधा हो। शामगढ़ (पश्चिम रेलवे) स्टेशन पर जम्मू तवी सुपरफास्ट का ठहराव हो। इसी तरह इंदौर जोधपुर का ठहराव सुवासरा में हो व इंटरसिटी इंदौर निजामुददीन का गरोठ में हो।

मैं चाहूंगा कि यात्री सुविधा अच्छी हो गाड़ियों का परीचालन ठीक हो तो व जंक्शन पर कनैक्शन व्यवस्थित हो।

रेलवे अनुदान की पूरक मांगे 2007-08 के बारे में पुनः दोहराता हूं। कतिपय महत्वपूर्ण मांगें मंदसौर जावरा व मंदसौर में स्टेशन पर फुट ओवर ब्रिज बनाया जाये बांद्रा-उदयपुर का स्टापेज मंदसौर व जावरा स्टेशनों पर हो। उदयपुर से नीमच रतलाम होकर वाया नागदा उज्जैन इन्दौर व भोपाल गाड़िया चलाई जाये। रतलाम-नीमच के मध्य वर्तमान में चल रही गाडियों का कनैक्शन रतलाम में ठीक से समयचक्र तदनुसार बनाया जाये।ओ

सभापति महोदय : जो सदस्य अपना भाषण और सुझाव टेबल पर रखना चाहते हैं वे रख सकते हैं, वह प्रोसीडिंग में चला जाएगा।

श्री जय प्रकाश (हिसार): सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री लालू प्रसाद यादव जी ने जो अनुपूरक मांगे रखी हैं मैं इनके समर्थन में खड़ा हुआ हूं। हमारे प्रतिपक्ष के साथी भी इस बात को मानते हैं कि रेल का विभाग जो घाटे में था लेकिन माननीय मनमोहन सिंह जी के मार्ग-दर्शन और माननीय लालू प्रसाद जी के हाथों रेलवे को जिस तरीके से लाभ की दिशा में पहुंचाया है, उसके लिए मैं उनको धन्यवाद करता हूं। साथ ही मैं प्रतिपक्ष के अपने साथियों को भी धन्यवाद देता हूं। [r43]इन्होंने इस बात को माना कि रेल बढ़िया चल रही है। पिछले दिनों जो वेक्न्स खरीदी गई थी, उनकी जरूर जांच करायी जाए। मुझे रेल के अधिकारियों से यह पता लगा है कि वेक्न्स ठीक से काम नहीं करती हैं। अगर घटिया सामान खरीदा जाएगा तो उसका रेलवे को लाभ नहीं होगा। रेल भाड़ा न बढ़ाना, दो बड़े-बड़े कॉरिडोर बनाना प्रगतिशील कार्य हैं। आपने पूरे देश में रेलवे ओवर ब्रिज भी बहुत बनाए हैं। इसमें दो-तीन बहुत महत्वपूर्ण हैं - दिल्ली से भटिंडा का जो ट्रैक है, जीन्द एक रेलवे जंक्शन है वहां नेशनल हाईवे नम्बर 71 है, वहां फाटक पर दो-दो घंटे तक जाम लगता है, दो रेलवे लाइनें वहां से क्रॉस करती हैं - एक जीन्द से पानीपत की तरफ जाती है और दूसरी जीन्द से दिल्ली- भटिंडा की है। वहां रेलवे ओवर ब्रिज बनाया जाए। इसी तरह से नरवाना में नेशनल हाई वे नम्बर 65 है। हिसार से चंडीगढ़, सिरसा से चंडीगढ़ का जो ट्रैफिक है, नरवाना में रेलवे फाटक में कई-कई घंटे तक वाहन खड़े रहते हैं, उससे लोगों को दिक्कत आती है। उचाना एक धार्मिक स्थल है। वहां रेलवे ओवर ब्रिज बनाया जाए। उसके एक तरफ मंडी है और दूसरी तरफ गांव है. लोगों को आने-जाने की बड़ी दिक्कत है। आपने पिछली बार घोषणा की थी कि देश में कही भी अनमैंड फाटक नहीं होंगे। मेरे संसदीय क्षेत्र में 3-4 अनमैन्ड फाटक हैं जिस के ऊपर हमारी राज्य सरकार ने सड़कें बनानी हैं। वे सड़कें इसलिए नहीं बन रही हैं कि वहां मैंड फाटक नहीं हैं, मैंड रेलवे क्रॉसिंग नहीं है। जीन्द से भटिंडा को जाते हैं तो जुलानी एक गांव है। वहां शुगर मिल है। वहां रेलवे क्रॉसिंग बनाया जाए। हरियाणा सरकार वहां सड़क बनाने के लिए तैयार है।

इसी तरह से खेड़ी मसानिया में 6-7 गांव पड़ते हैं। वहां भी अनमैंड फाटक हैं। वहां मैंड क्रॉसिंग बनाया जाए। हिसार से भटिंडा जो रेल लाइन है, उसके पास एक नया गांव है। वहां पिछले 25 वर्ष से अनमैंड रेलवे क्रॉसिंग है। वहां दुर्घटनाएं घट जाती हैं। वहां जब तक मैंड क्रॉसिंग नहीं होंगे, प्रदेश सरकार तब तक वहां सड़क नहीं बनाएगी। 30 किलोमीटर दूर गांवों के लोगों को मात्र चार किलोमीटर की बजाय 30 किलोमीटर लंबा रास्ता तय करना पड़ा है। उसी ट्रैक में सटली एक गांव है। वहां मैन्ड क्रॉसिंग लगा देंगे तो हरियाणा सरकार वहां सड़कें बनाने का काम करेगी। माननीय जीएम साहब जीन्द गए थे। जीन्द से पानीपत एक ट्रैक है। वहां सुन्दरपुर गांव में एक हाट बनना है। रेल विभाग द्वारा यह कहा गया कि वहां बिल्डिंग बनेगी। वहां बिल्डिंग बन गई है। रेलवे प्लेटफार्म बना दिया गया लेकिन वहां रेलें नहीं रुकती है। वहां रेलें रोकी जाएं।

हरियाणा के मुख्यमंत्री जी ने रेल विभाग को एक चिट्ठी लिखी है। जीन्द एक रेलवे जंक्शन है।

जीन्द से सोनीपत रेल लाइन बिछाने का काम जल्द से जल्द पूरा किया जाए। हरियाणा पहला प्रदेश है जहां एक रेल लाइन बिछायी गई जिसका काम अभी चल रहा है। रिवाड़ी से रोहतक वाया झज्जर में रेल लाइन बनाने के लिए आधा पैसा प्रदेश सरकार ने दिया है। हिसार स्टील सिटी के नाम से जाना जाता है। उसका दिल्ली से कोई कनैक्शन नहीं है। एनसीआर का भार कम करने के लिए केन्द्र सरकार कई कदम उठा रही है। हांसी से रोहतक एक रेलवे लाइन बना दी जाए। इससे दिल्ली, रोहतक, हांसी और हिसार सीधा कनैक्ट हो जाएगा। अभी लोगों को दायें-बायें चक्कर लगा कर आना पड़ता है। [a44]यदि केंद्र सरकार स्वीकृति दे दे, रेल मंत्रालय स्वीकृति दे दे तो हरियाणा प्रदेश सरकार आधा खर्चा देने के लिए तैयार है। जहां तक रेल चलाने की बात है, मैं हर सेशन में कहता हूं कि जींद हरियाणा प्रदेश का महत्वपूर्ण इलाका और जिला है, इसका इतिहास में नाम है, जींद से चंडीगढ़ तक कोई रेलवे लाईन नहीं बिछानी है, जींद-नरवाणा-कुरुक्षेत्र-अम्बाला-चंडीगढ़ सीधा रेलवे ट्रैक है, एक रेल सुबह जाए और शाम को आए, इस तरह से चला दी जाए तो रेल मंत्री जी की बहुत मेहरबानी होगी।

इसके अलावा एक और रेल दिल्ली से रोहतक जाती है, अगर उसे जींद तक बढ़ा दिया जाए तो जींद के साथ जो एनसीआर का इलाका लगता है, वहां डेली पैसेंजर को आने जाने में सुविधा होगी क्योंकि उनके लिए दिल्ली में रुकना बहुत कठिन है, इससे डेली पैसेंजर, उपभोक्ता और परचेजर जो आते हैं उनको सुविधा होगी। जींद से ब्यास एक

नई रेल चलाई जाए। हमारे साथी श्री अरविंद शर्मा ने जब रेल बजट आया था पिछले सेशन में भी कहा था और मैं अब उनकी तरफ से निवेदन करना चाहूंगा कि शान-ए-पंजाब को करनाल में रुकवा दिया जाए, हिमालय क्वीन को समालका में रुकवा दिया जाए। झेलम एक्सप्रेस पहले घरोंदा में रुकती थी, लेकिन यह कहकर रेलवे विभाग ने उसका स्टॉपेज कैंसल कर दिया कि इससे आमदनी नहीं है। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि डेमोक्रेसी में सरकार केवल लाभ की बात न कहे क्योंकि कई ऐसे विभाग भी हैं जिन पर जनहित के लिए खर्च किया जाता है। समालका में डेली पैसेंजर्स को काफी कठिनाई का सामना करना पड़ता है इसलिए झेलम एक्सप्रेस को घरोंदा में रुकवाया जाए।

मैं रेल मंत्री जी से एक बात कहना चाहता हूं, यहां वेलू जी बैठे हैं कि तीन वर्षों से हरियाणा प्रदेश में रेलवे ट्रैक बिछाना या नई रेलगाड़ी चलाना, जैसे जींद से बठिंडा का इलैक्ट्रिफिकेशन करना बाकी है। सारे देश की जनता रेल विभाग से खुश है लेकिन हरियाणा प्रदेश की जनता रेल विभाग से इसलिए खुश नहीं है कि एक भी अनमैन्ड फाटक को मैन्ड नहीं बनाया इससे हरियाणा का विकास रुका हुआ है। पांच मैन्ड फाटक बनाने हैं, क्योंकि जब रेल एक्सीडेंट होते हैं तो हमारी सरकार उस पर सड़क नहीं बनाती, जब हम प्रदेश सरकार को चिट्ठी लिखते हैं तब जवाब में चिट्ठी आती है कि आप केंद्र सरकार के रेल विभाग से लिखवाकर दीजिए कि यहां मैन्ड क्रॉसिंग बना देंगे ऐसा होने पर हम सड़क बना देंगे। देश का औद्योगीकरण हो रहा है, रास्ते छोटे होंगे और बढ़िया होंगे। यहां शुगर मिल बहुत बड़ी है, अगर जींद के पास दुलाड़ी मैन्ड क्रॉसिंग करा देंगे तो जो किसान को जो बीस किलोमीटर गन्ना ढोना पड़ता है, उसे सस्ता पड़ जाएगा। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा क्योंकि पिछली बार उन्होंने सदन के सामन हां कर दी थी, जैनियों का एक तीर्थ स्थान बड़ौदा जो जींद और उचियाना के बीच में पड़ता है यानी दिल्ली या जींद से जो ट्रैक जाकड़ को जाता है, वहां जैनियों के बहुत बड़े साधु और संत हुए हैं। वहां हाल्ट रेलवे या सरकार बना दे तो हम प्लेटफार्म के लिए काफी खर्चा मांग कर देंगे, वहां बड़ौदा रेल हॉल्ट बनाया जाए। मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि आप ये काम करवा दें चाहे बजट जितना मर्जी रेल में खर्च कर दें। मैं फिर एक बार आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि तीन-चार रेल, मैन्ड फाटक, आरओपी जो हरियाणा प्रदेश में नहीं बने हैं, बनवा दें।

SHRI N.N. KRISHNADAS (PALGHAT): Sir, as everybody knows, the Indian Railways is on its wheels and is running in the right direction under the leadership of [MSOffice45]Shri Lalu Prasad.

While everybody is congratulating the Indian Railways for its good performance, we are deeply concerned over the overall development of Indian Railways, like constructing new rail lines, manufacturing new coaches, providing new facilities to the passengers, etc. While we are deeply concerned over the overall development of Indian Railways, I would like to say that it is indeed the development of Indian Railways which is helping the overall development of our nation itself. That is why everybody, including the Members of Parliament, political parties, is deeply concerned over the overall development of Indian Railways.

While we are discussing the Supplementary Demands for Grants, I think, this is the correct time to examine the progress of the on-going projects of Indian Railways provided in the current Budget. I would like to know from the hon. Minister whether any time limit has been fixed for completing the on-going projects. The reason why I am asking this information is because several ROBs are under construction for the past many years, particularly in my State of Kerala.

In our State, twenty ROBs are under construction over the last ten years. In my constituency, the ROBs LC-49, 50 and 159 are there. More than twenty ROBs are under construction in the State for the last ten years. Still their construction is going on. For the last ten years the construction work is going on. I am pointing out certain examples only. Sir, through you, I would like to ask the hon. Minister whether any time limit has been fixed for completing these construction works.

Coming to doubling of lines, the construction work of doubling of Shoranur-Mangalore was started in 1996, under Palakkad Division of Southern Railway. Even after the completion of twelve years, the construction is still going

on. While we are providing adequate funds and take up projects in a particular Budget, should we not fix a time limit for completing the work? So, I would like to know once again whether any time limit would be fixed for completing these projects. Though I am mentioning only a few projects, I would like to have the information for the country as a whole.

Due to time constraint, I am not going into the details. While participating in the debate on the Railway Budget, an apprehension of the people of Kerala was raised regarding the bifurcation of the existing Palakkad Division and creating a new Division in Salem. Now, that issue has been settled amicably. The hon. Prime Minister intervened in it; and the hon. Minister of Railways, Shri Lalu Prasad, also has taken an inspiring step to settle all these things.[MSOffice46]

Sir, the hon. Prime Minister and the hon. Minister, Shri Lalu Prasad, assured us during that discussion to sort out these issues. While giving the reply on the Railway Budget discussion last time, he assured on the floor of the House itself that a most modern coach factory will be provided in Kerala. Moreover, during the discussion with the hon. Prime Minister, he also assured us and the hon. Minister of Railways also assured us. So, I would like to know from the Ministry of Railways, through you, Sir, what are the steps taken so far to make it a reality.

Sir, I would like to make my third point in this discussion regarding the modernisation of the railway stations. This is also declared in the current Budget itself. Many a time, the hon. Minister, Shri Lalu Prasad, other hon. Ministers of State have mentioned in this august House while replying to a question about the modernization of the railway stations. I would like to know how many railway stations have been taken up and how many railway stations have started its work for the modernization, according to the provisions in the current Budget. So, I would like to ask this important question to the Ministry of Railways.

Sir, I must congratulate the Ministry of Railways that for the first time in the history of Indian Railways, the referendum has taken place under Southern Railways. The referendum took place from 26th to 28th November, 2007 for the approval of the railway unions under the Southern Railways. It was a very long pending demand and somehow now it has been made a reality.

The fourth point I would like to bring to the kind notice of the Ministry of Railways, through you, Sir is regarding the electrification of on-going projects. Once again, from Shoranur junction to Mangalore, the electrification project has not yet been taken up. So, I would urge upon the Ministry of Railways through you, Sir, that in the coming Budget itself, the electrification project may be taken up.

Now, I come to gauge conversion from Pollachi to Palghat. Now, part of this is settled by setting up a new railway division at Salem. Now, Pollachi area is decided to be incorporated with the existing Palghat Division. So, it is very important to fulfil the on-going project, gauge conversion from Pollachi to Palghat.

Sir, there is a very long-pending demand of Kerala regarding setting up of a new Railway Zone centralised in Kerala. We have submitted our demands before the hon. Prime Minister as well as to the Ministry of Railways which includes the existing Trivandrum Division, the newly set up Salem Division, existing Palghat Division and the part of Konkan Railway also. We constituted the Konkan Railway Corporation for its construction only. The construction is over. Now, for the operation, the existing Konkan Railway area should connect with any existing zone. Now, it has been separated from any of the existing zone. Konkan Railway Corporation started its work because it is constituted for the construction only. Now, the construction is over. So, with part of this Konkan Railway area, you incorporate a new zone with Trivandurm Division, Salem Division, Palghat Division. We can set up a new zone centralised at Kerala. [a47]

16.00 hrs.

It should be centralised at Kerala. So, we would urge upon the Government to look into that also.

This one is regarding construction of new railway lines. It is more important. Expansion of the railway facility to new areas is more important. It is more important to consider construction of how many kilometres of the railway line every year is taken up while considering the overall railway development in the country. So, there is a proposal. Surveys are over and everything is ready. Still, we are waiting only for the taking up of the project.

I now come to the new railway line construction from Kollangodu to Trichur. It is only a matter of very few kilometres, round about 50 kilometres is the distance in-between Kollangodu and Trichur. When we construct this railway line in-between Kollangodu and Trichur, the most important pilgrim centres of South India like Guruvayoor, Palani, Madurai will be well connected. So, in the coming Budget itself, I would urge upon the Government, the hon. Minister, through you, Sir, that these projects may be taken up. This new railway line construction from Kollangodu to Trichur should be taken up.

There is also very long pending demand. It is about the Nilambur-Nanjangoodu line. There was a very long-pending proposal from the Railway side itself. There is a proposal for the triangular railway station at Shoranur. The Railway Board itself made a formulation saying that instead of the triangular Railway Station, it is better for making a bulb station. I do not know what is the technicality involved in making out the bulb station. But the proposal came from the railway side itself. Whatever it may be, a triangular station or a bulb station at Shoranur Junction, this should be made out.

One important matter is there regarding certain trains. The hon. Minister of State is very much aware of it. All my colleagues from Tamil Nadu are there. They also may be very much aware of it.

16.03 hrs. (Shri Devendra Prasad Yadav *in the Chair*)

There are two important metropolitan cities in South India. One is Coimbatore and the other one is Kochin. Both are most important popular centres of commerce, trade, industry and everything. So, in-between Coimbatore and Kochin, an inter-city express should be introduced very shortly. The High Speed Passenger corridor from Thiruvananthapuram to Mangalore is a lifeline of Kerala. There is a proposal about the High Speed Passenger Corridor from Thiruvananthapuram to Mangalore. I would urge upon the Government to make it a reality very soon.

Finally, I would like to bring to the kind notice of the hon. Minister that while sorting out the issues when setting up the new Railway Division at Salem, there was an agreement. It was a written agreement. All the Members of Parliament from Tamil Nadu and Kerala, all the Ministers and the Railway Board officials were there. One of the important factors is that there would not be any forceful transfer, not even a single employee, from the existing Palakad Division to the Salem Division. This was an agreement between the Railway Ministry and the Members. It was a written agreement. But unfortunately very recently, a few

days back, a written order arrived at the Palakad Divisional Office to transfer more than 300 of the existing employees from the Palakad Division to the Salem Division. [R48]

Then, we requested the hon. Railway Minister and now somehow, it has been stayed. But, this is actually quite the violation of the understanding. So, I am requesting Minister of State for Railways to take care of this. This was the violation of the understanding. These are things which I would like to point out. I am concluding now, Sir.

DR. PRASANNA KUMAR PATASANI (BHUBANESWAR): Sir,

It is a matter of great regret and concern to putforth a particular demand for timely implementation to suppress the public agitation. Sir, due to constant demand of mine as well as the Hon'ble members of Orissa the Khurda-Bolangir railway line was sanctioned by the Railway department for quick implementation. In spite *of* our regular demand the money which has been placed in railway budget is not sufficient enough to cope-up the working pattern and for which the work has been badly delayed and expectedly it similar working pattern will continue then it will take minimum 20 years to complete the works.

Sir, you know also everybody knows Orissa happens to be the Poorest state in compare to others states of our nation India. The constant and deliberate negligence of political leaders and absence of political whims my state Orissa has been over-looked and side lined in all developing matters. We have been suffocated for a raped development of our states only through assurances. But in actual we are surpressed through deliberate and intentional humiliation by the beaurocrates. Orissa is a such a state where many areas as well as many districts constantly deprived of healthy communication due to lack of financial feasibility. For your information Khordha - Bolangir was decided to implement because these areas are flooded with schedule caste, schedule tribe and other sub tribes those who are very poor and these areas are Bolangir, Kandhamal, Phulbani, and Nayagarh district. For the times of independence to till date the people residing in these areas are deprived of better communication, better health, better education and better economic status. If Khordha-Bolangir rail line will be finished in a quicker time then west will join East, South will join west hence a better communication will start a new age in Orissa. The reach forest affluences and agriculture affluences will be better channelised there by giving a good economic dividend to the growers of these product. Besides this two poor states

* The speech was laid on the Table.
Bihar and Orissa will be joined through this new line and will help in exchange of financial viability through different trade.

Under this Painful circumstances I do urge to put forth my only demand to place more money through this project for quick implementation because the preliminary works such as acquire of public land and private land have been finished. Hence Hon'ble Minister Railway is duly also honestly requested to consider my appeal and a suitable steps may be initiated to place more money in this project.

Sir, my second submission is for the implementation of Railway over bridges near, "BIR SURENDRA SAI LEVEL CROSSING" and "SAHID NAGAR LEVEL CROSSING". Sir, because of constant demand entire capital city was surveyed by the Railway Department for the construction of overbridges in four level CROSSINGS.

i. POONAMA LEVEL CROSSING

ii. MALGODOWN LEVEL CROSSING

iii. SAHID NAGAR LEVEL CROSSING

iv. BIR SURENDRA SIA LEVEL CROSSING

These four level crossings were finalized because of anticipating a larger population and heavy trafficking to managing the situation. Out of these places only No. I and II have be finished but Illrd and IVth is to be implemented by the Railway departments. Inspite of frequent and time and again persuation no action has been taken by the Railway Authorities so far.

Sir, last two areas are thickly populated area due to adequate safety measures few hundreds of innocent lives are being sacrificed between these days. For these pathetic happenings ROAD BLOCKAGE has been a common feature in Bhubaneswar. Hence I do feel it my prime duty to put forth my second demand to place adequate funds for the construction of these overbridges immediately.

श्री शैलेन्द्र कुमार (चायल) : माननीय सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने व◌ान 2007-08 की अनुदानों की अनुपूरक मांगों (रेल) पर बोलने का अवसर प्रदान किया। चूंकि प्रतिव◌ान इसकी डिमांड होती है और जैसा हमारे लोकप्रिय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव जी ने पहले भी बजट में कहा कि हम रेल को एयरलाइन्स से बिल्कुल मिला देंगे और जो सेवाएं एयरलाइन्स नहीं देगी, वह सेवाएं रेलवे से मिलेंगी। यह बड़ी खुशी की बात है। रेल किरायों में जो दस प्रतिशत की कमी की गई है, और साथ ही साथ जो एक तत्काल आरक्षण योजना लागू की थी, जिसमें 200 करोड़ रुपये का फायदा हुआ, इसके लिए मैं रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ और उनको धन्यवाद देता हूँ। वहीं पर यह देखा गया है कि तत्काल आरक्षण में जो हमारे वरिठ नागरिक हैं, उनको रियायत नहीं दी गई है। मैं आपके माध्यम से मांग करना चाहूंगा कि जो हमारे वरिठ नागरिक हैं, उनको भी तत्काल आरक्षण योजना में रियायत देने का कट करें ताकि उनको लाभ मिल सके। जहां तक पूरे देश की जो रिपोर्ट मंडल से आई है, वह बेहतर सेवा की रिपोर्ट आई है। जो रेल की आमदनी बढ़ी है, उसका एक मुख्य कारण यह भी है। 2006-07 में जैसा कि दर्शाया गया है कि पूर्वोत्तर रेलवे में 28 प्रतिशत की आमदनी हुई है, यह बहुत सराहनीय बात है। अभी रेल मंत्री जी ने कुछ माह पहले घो◌ाणा की थी कि फ्रीट कॉरीडोर में भारतीय रेलवे की महत्वाकांक्षी योजनाएं हैं जिसमें जापान से कर्ज़ लेकर करीब 18200 करोड़ रुपये खर्च करने की योजना है। मेरे ख्याल से इससे रेल की बेहतर सेवा उपलब्ध हो पाएगी। जो घो◌ाणा माननीय मंत्री जी ने की है, जो माल ढुलाई के लिए अलग से ट्रैक बनेंगे, तो मेरे ख्याल से यह बात एक बहुत अच्छी योजना है क्योंकि रेलवे को जो मुख्य फायदा है, वह मालगाड़ियों से ज्यादा होता है। इसका अलग ट्रैक हो जाएगा तो मेरे ख्याल से अभी जो पैसेन्जर या रेल कुछ लेट होती हैं, वे सही वक्त पर पहुंच जाएंगी। इससे बहुत बड़ा फायदा पैसेन्जर्स को मिलेगा।

वर्ष 2007-08 में 1 अप्रैल से 30 सितम्बर के दौरान कुल 32579 करोड़ 29 लाख रुपये का जो अनुमानित राजस्व लाभ हुआ है, मैं इसके लिए माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगा। उसके साथ साथ रेलटैल का जो दूरसंचार नैटवर्क 06-07 में 33.28 करोड़ रुपये का शुद्ध लाभ कमाने में सफल हुआ है, उसके लिए भी मैं बधाई देना चाहूंगा।

जहां तक रेलवे को और बेहतर सेवा बनाने के लिए जो घो◌ाणा की गई है कि तेज रफ्तार की ट्रेनें चलाई जाएं और उसमें 12 राज्यों में हाई स्पीड पैसेन्जर कारिडोर योजना में आपने 12 राज्यों को इनक्लूड किया है, इसके लिए मैं मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगा। उसमें मुम्बई, अहमदाबाद, दिल्ली, अमृतसर की जो रेल सेवा है, इसे तेज रफ्तार करने की जो योजना है, यह बहुत अच्छी योजना है। इससे य़ात्रियों को काफी लाभ मिलेगा। [h49]

सभापति महोदय, मैं दूसरी बात कहना चाहता हूं कि रेलवे की योजनाओं को पूरा करने के लिए निजी क्षेत्र से भी सहयोग लिया जा रहा है, जिसमें 19 शहरों का चयन किया गया है। आपके माध्यम से मैं रेल मंत्री जी से गुजारिश करना चाहूंगा कि उसमें कम से कम उत्तर प्रदेश के इलाहाबाद को भी जोड़ें, क्योंकि इलाहाबाद विश्व के मानचित्र में है, तो बेहतर होगा।

महोदय, रेल मंत्री जी ने एक और घोषणा की है कि देश के 15 शहरों में विश्व स्तरीय रेलवे स्टेशन बनाए जाएंगे। इनमें दिल्ली, मुम्बई, हावड़ा, चेन्नै, लखनऊ, पटना, अहमदाबाद, मंगलौर, सिकन्दराबाद, पुणे, भोपाल, त्रिवेन्द्रम, जयपुर, भुवनेश्वर और अमृतसर हैं। इनके साथ यदि आप इलाहाबाद को भी जोड़ लें, तो मेरे ख्याल से बहुत अच्छा होगा। वहां प्रति वर्ष माघ मेला, अर्ध कुम्भ मेला और कुम्भ मेला लगता है और करोड़ों की संख्या में केवल देशी ही नहीं बल्कि विदेशी सैलानी भी आते हैं। इलाहाबाद अपने आप में आजादी का एक केन्द्र बिन्दु रहा है। धार्मिक स्थल भी है और ऐतिहासिक तौर पर उस शहर का महत्व है। मेरे ख्याल से 15 शहरों के अलावा उसमें 16वें शहर के रूप में इलाहाबाद को जोड़ा जाना चाहिए।

महोदय, श्री लालू प्रसाद, रेल मंत्री महोदय ने विनिवेश के लिए राइट्स कंपनी के माध्यम से हरी झंडी दिखाई है और उसकी जो योजना बनाई है, वह बहुत अच्छी है। इससे बहुत बेहतरी होगी और रेलवे में सुधार होगा। मेरे ख्याल से आने वाले फरवरी या मार्च में आप जो बजट प्रस्तुत करेंगे, वह स्वाभाविक रूप से आश्चर्यजनक और चुनावी बजट होगा। इन्हीं बातों के साथ, मैं अब अपने क्षेत्र की तरफ ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा।

सभापति महोदय, मनोहरी, भरवारी, सिराथू और खागा, ये चार रेलवे क्रॉसिंग मेरे पार्लियामेंट्री क्षेत्र में ऐसे हैं, जो मुगलसराय से दिल्ली आने वाली रेल लाइन पर पड़ते हैं। ये रेलवे क्रॉसिंग सीधे, जी.टी. रोड, जो चार लेन की नैशनल हाइवे बना है, उससे जुड़ते हैं। इसलिए आए दिन वहां जाम लगा रहता है। देखा गया है कि आधे-आधे घंटे और पौने-पौने घंटे वहां ट्रैफिक जाम रहता है। इसी के साथ मैं एक और निवेदन करना चाहता हूं कि जहां पर रेलवे के फाटक हैं, वहां अक्सर देखा जाता है कि चार पहिए का ठेला, फलों की दुकान, बस स्टेंड या टैक्सी स्टेंड बना दिए जाते हैं, जिनके कारण आए दिन वहां जाम की समस्या रहती है और एक्सीडेंट होने की संभावना भी बढ़ती है। इसलिए मैं मांग करना चाहूंगा कि कम से कम मनोहरी, भरवारी, सिराथू और खागा, जो रेलवे क्रॉसिंग मेरे उत्तर प्रदेश के पार्लियामेंट्री क्षेत्र में पड़ते हैं, जो जी.टी. रोड से जुड़ते हैं और मैन लाइन पर हैं, उनके ऊपर यदि ब्रिज बनाया जाए, तो मेरे ख्याल से जाम की समस्या दूर होगी और दो राज्यों, मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश को जोड़ने का काम भी ये करेंगे। जनपद कौशाम्बी, चूंकि नवसृजित जनपद है और वहां यमुना नदी पर अभी पुल बन रहा है, जिससे मध्य प्रदेश के खजुराहो का पर्यटन स्थल और मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश की दूरी भी कम होगी और जाम की समस्या से छुटकारा मिल सकेगा।

महोदय, भरवारी एक रेलवे स्टेशन है। वह क्रॉसिंग है। वह टाउन एरिया भी है और मुख्यालय से नजदीक है। वहां पर राष्ट्रीय समविकास योजना से लगभग 6 करोड़ रुपए ऊपरी पुल बनाने के लिए स्वीकृत हुए हैं। इसमें उत्तर प्रदेश सरकार भी अपनी सहभागिता दे रही है। इसलिए मैं चाहता हूं कि इस पुल की आप परमीशन दे दें, ताकि भरवारी रेलवे क्रॉसिंग पर जो ओवर ब्रिज बनेगा, उससे मुख्यालय का भी गौरव बढ़ेगा और जो दो राज्यों की दूरी है, वह भी कम होगी। जी.टी. रोड और मैन लाइन पर चलने वाले जो लोग हैं, उन्हें भी सुविधा मिल सकेगी।

महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि भरवारी, खागा, सिराथू और मनोहरी, ये जो रेलवे स्टेशन हैं, इनमें खासकर सिराथू और भरवारी स्टेशन, जनपद मुख्यालय से 10-12 किलोमीटर की दूरी पर हैं। चूंकि कौशाम्बी एक बुद्धिस्ट स्थल है, इसलिए जापान, कोरिया, इंडोनेशिया और चायना आदि देशों से बुद्धिस्ट आते हैं, लेकिन वहां जाम की समस्या बनी रहती है। अच्छी-अच्छी रेल गाड़ियों का ठहराव भी इन स्टेशनों पर नहीं है, जिसके कारण विदेशी पर्यटकों को वहां पहुंचने में भारी कठिनाई होती है। यहां इस समय रेल राज्य मंत्री जी बैठे हैं, सभापति जी, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल राज्य मंत्री जी से मांग करना चाहता हूं कि इन दोनों स्टेशनों पर अच्छी-अच्छी ट्रेनों का ठहराव करें, जिससे जो हमारे तमाम विदेशी सैलानी आते हैं, उन्हें सुविधा मिल सके। [r50]

दूसरी बात, जो कि मैं पहले भी कह चुका हूं कि जब हम मुगलसराय से दिल्ली किसी भी ट्रेन से आते हैं तो अक्सर देखा गया है कि गाजियाबाद तक तो ट्रेन राइट टाइम पर आती है लेकिन गाजियाबाद से दिल्ली तक पहुंचने में वह करीब पौना से एक घंटा तक लेती है। आज तक प्रयागराज एक्सप्रैस दिल्ली में राइट टाइम पर पहुंच ही नहीं पाई है। इस वजह से हम कई बार संसद सत्र में भाग लेने के लिए लेट हो जाते हैं। इस पर विशेष ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है।

महोदय, उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ है। लेकिन इलाहाबाद में बहुत से केन्द्रीय कार्यालय हैं और हाई कोर्ट भी है। लखनऊ से इलाहाबाद की दूरी यदि आप अपनी व्हीकल से तय करें तो यह तीन घंटे में तय कर लेते हैं, लेकिन सिंगल रेल ट्रैक होने के कारण लखनऊ से इलाहाबाद पहुंचने में छः-सात घंटे का समय लगता है। इसलिए कोई भी ट्रैन से जाना पसंद नहीं करता है। इसलिए मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से मांग करना चाहूंगा कि इस ट्रैक को डबल बनाया जाए और विद्युतीकृत ट्रैन चलाई जाएं।

महोदय, जनपद गाजी, उत्तर प्रदेश में रुऊजा रेलवे ब्रिज के निर्माण की घोषणा माननीय रेल मंत्री जी ने की थी। लेकिन उसका निर्माण अभी तक नहीं हो पाया है। यह एनएच 29 पर स्थित है। इसे गम्भीरता से मंत्री जी लें और अपने सपलीमेंटरी बजट में इसको शामिल करवाएं। मेरे ख्याल से रेल मंत्री जी असत्य नहीं बोलते हैं, जिस कार्य की वे घोषणा करते हैं, वह अवश्य होता है। इन्हीं बातों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री बृज किशोर त्रिपाठी (पुरी) : आपके मंत्री हैं और आपका ही डिपार्टमेन्ट है तो आपको भाषण देने की क्या आवश्यकता है?

श्री राम कृपाल यादव (पटना) : यहां पर बोलने के लिए सभी लोगों को समान अधिकार प्राप्त है।

सभापति महोदय : त्रिपाठी जी, यहां पर दल के आधार पर नहीं, स्ट्रैंथ के आधार पर माननीय सदस्यों को बोलने के लिए बुलाया जाता है।

श्री राम कृपाल यादव (पटना) : सभापति महोदय, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं कि मुझे आपने रेल की अनुपूरक मांगों पर बोलने का समय दिया। मैं इसके समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। निश्चित तौर पर इस सदन को इस पर अविलम्ब अपना समर्थन देना चाहिए। माननीय मंत्री जी ने जो काम किए हैं, साढ़े तीन वर्ष की जो उपलब्धियां रही हैं, वे ऐतिहासिक रही हैं। मैं आदरणीय श्री लालू प्रसाद को इसके लिए बधाई देना चाहता हूं। आजादी के बाद से जितने भी रेल मंत्री हुए हैं, उन्होंने रेल भाड़े में वृद्धि की है, लेकिन जनसुविधाएं पर्याप्त मात्रा में नहीं दी हैं। फिर भी रेल घाटे में जाता रहा है, जिस कारण से रेल भारत सरकार पर एक बोझ बनकर परेशानियां पैदा करता रहा है। भारतीय रेल की अपनी एक महत्ता है और यह आम लोगों की लाइफलाईन है। यदि एक दिन भी रेलवे लाइन बंद हो जाती है या कोई ट्रैन रूक जाती है तो हाहाकार मच जाता है और पूरा जन-जीवन अस्त-व्यस्त हो जाता है। मैं किसी पर दोषारोपण नहीं करना चाहता हूं, लेकिन जो व्यवस्था थी, उसके कारण से यह लाइफलाईन, रेल विभाग घाटे में जा रहा था[r51]। मैं समझता हूं कि ऐसा एक विचार आ गया था कि इस रेल डिपार्टमेंट का प्राइवेटाइजेशन कर दिया जाये और इसकी तैयारी भी हो गई थी। एक कमेटी भी पूर्ववर्ती सरकार ने गठित की थी, जिसकी रिपोर्ट भी आई थी कि इसको प्राइवेटाइज़ कर दिया जाये। अगर रेल मंत्री लालू प्रसाद जी नहीं रहे होते और यू.पी.ए. की सरकार नहीं बनी होती तो शायद यह रेल प्राइवेट में चली गई होती। मैं समझता हूं कि बड़ी परेशानियों का सबब आम लोगों के लिए होता, क्योंकि मनमाने ढंग से जो काम करने वाली प्राइवेट कम्पनियां होतीं, वे अपने फायदे के लिए आम लोगों पर बोझ डालने का काम करतीं, इसलिए यह एक बड़ा काम है।

मैं बताऊं कि इन्होंने अपनी कार्यकुशलता से और 14 लाख कर्मचारियों और अधिकारियों के सहयोग से माननीय रेल मंत्री जी ने इसे 20 हजार करोड़ रुपये के मुनाफे में लाने का काम किया, जो एक ऐतिहासिक काम है। मैं आभार व्यक्त करना चाहता हूं, एक से एक कार्य हुए हैं, पूरे देश में जहां एक ओर रेलवे लाइन का जाल बिछाया गया है और उसमें कोई भेदभाव नहीं बरता गया...(व्यवधान)

सभापति महोदय : जब आप बोलें, तब अपनी बात कहिये।

श्री राम कृपाल यादव : जब इनकी सरकार थी तो रेल बेची जा रही थी।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : आप इसमें प्रोवोक मत होइये। आप अपनी बात कहिये। राम कृपाल यादव जी, आप अपनी बात कहिये। आप उससे प्रोवोक क्यों हो जाते हैं, आप अपनी बात कहिये।

श्री राम कृपाल यादव : रेल बेची जा रही थी, रेल समाप्त हो गई होती। ये लोग क्या बोलेंगे। मैं प्रोवोक नहीं हो रहा, मैं इनकी बात का उत्तर दे रहा हूं। ...(व्यवधान)

सभापति महोदय : उसका उत्तर देने की जरूरत नहीं है।

श्री राम कृपाल यादव : एन.डी.ए. वाले लोग रेल को कहां ले गये थे और क्या करने वाले थे, यह देश की जनता जानती है।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : आपको रनिंग कमेंट्री का जवाब देने की जरूरत नहीं है।

श्री राम कृपाल यादव : महोदय, साइनिंग इंडिया का नाम आपने सुना होगा, साइनिंग इंडिया में रेल को ये बर्बाद कर रहे थे। खैर, देश की जनता किसी को बख्शती नहीं है और पिछले चुनाव में इनको भी नहीं बख्शा। आज जनता ने रेल डिपार्टमेंट और रेल मंत्री को जो मौका दिया, उसका परिणाम आज आपके सामने है। मैं समझता हूं कि इस तरह के अनेकों कार्य किये गये हैं।

मैं माननीय मंत्री जी की आभार व्यक्त करना चाहता हूं कि न सिर्फ देश की जनता का ये ख्याल रखते हैं, बल्कि जो रेल डिपार्टमेंट के लाखों हाथ इसे गति प्रदान करने में लगे हैं, रेलवे डिपार्टमेंट मुनाफा बढ़ाने में लगे हैं, उन 14 लाख कर्मचारियों को भी इन्होंने इग्नोर नहीं किया और शायद पहली बार 70 दिनों का बोनस दिया गया है, यह एक ऐतिहासिक काम हुआ है।

जहां रेल के कारखाने लगाये गये, उसमें सिर्फ बिहार तक सीमित नहीं रहे, बिहार में इन्होंने दिया, क्योंकि आजादी के बाद आज तक बिहार में कोई रेल का कारखाना नहीं लगा था और किसी भी तरह का कारखाना, जो बचा हुआ बिहार था, विभाजित बिहार है, उसमें नहीं लगा था और वहां आवश्यकता थी, वहां उन्होंने रेल का कारखाना दिया, उसके लिए वे धन्यवाद के पात्र हैं ही, मगर भारत की अन्य जगहों पर भी इन्होंने रेल का कारखाना लगाने का काम किया। जैसे बरेली में रेल कोच कारखाना लगाने का काम किया। केरल में भी रेल कोच कारखाना लगाना प्रस्तावित है। उसके लिए केरल सरकार के साथ एम.ओयू. साइन हो चुका है। मैं समझता हूं कि यह एक बड़ी उपलब्धि होगी और देश के अन्य भागों में भी इन्होंने कार्य करने का काम किया है।

मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि ये जो रेल की परियोजनाएं लगती हैं, तो राज्य सरकारों पर निर्भर करना पड़ता है। राज्य सरकार जब तक जमीन उपलब्ध नहीं कराती हैं, तब तक कोई भी केन्द्रीय परियोजनाओं का क्रियान्वयन नहीं हो पाता है। बिहार में भी, जैसा देश के अन्य भागों में रेल परियोजनाएं लगाई गई, उसी

तरह से बिहार में भी माननीय रेल मंत्री लालू प्रसाद यादव जी के निर्णय से चार विभिन्न बड़ी-बड़ी परियोजनाएं लगाने का निर्णय लिया गया है, मगर मैं आपको बताऊं कि विभिन्न परियोजनाओं में पांच हजार करोड़ रुपये का इन्वैस्टमेंट आ रहा है। मगर आपको यह जानकर तकलीफ होगी, दुख होगा, निश्चित रूप से यह एक चिन्ता का विषय है कि आखिर विकास हो तो कैसे हो। [R52]

राज्य सरकार वहां असहयोग करने का काम कर रही है। मैं आपको बताना चाहता हूं कि जिन परियोजनाओं का प्रारूप आना है, मगर निर्णय हो चुका है, सब कुछ सैंक्शन हो गया है, राशि आ गयी है, लेकिन वहां जमीन उपलब्ध नहीं करायी जा रही है। न आरओबी की जमीन उपलब्ध करायी जा रही है और न ही विभिन्न परियोजनाओं में जिनके लिए कारखाने की राशि आवंटित की गयी है, उनके लिए भी जमीन उपलब्ध नहीं करायी जा रही है और काम में बाधा पहुंचाने का काम किया जा रहा है। मैं आपको बताना चाहता हूं कि अगर किसी परियोजना में राज्य सरकार के असहयोग के कारण एक साल देर हो जाता है, अगर कोई काम एक साल पेंडिंग रह गया, तो दस से पच्चीस प्रतिशत तक उसकी राशि बढ़ जाती है। पांच हजार करोड़ रूपए का इन्वेस्टमेंट माननीय रेल मंत्री जी ने बिहार की विभिन्न परियोजनाओं में किया है, मगर वहां राज्य सरकार के असहयोग के कारण, जहां राज्य सरकार जमीन उपलबध नहीं कराने का काम कर रही है, लगभग एक साल से ज्यादा हो चुके हैं, उससे एक हजार करोड़ रूपए की केंद्र की राशि में क्षति हो जाएगी और उसके कुल खर्च में वृद्धि हो जाएगी। कौन एक हजार करोड़ रूपया देगा? केंद्र सरकार को यह रिस्पांसिबिलिटी फिक्स करनी चाहिए कि आपके असहयोग के कारण जो एक हजार करोड़ रूपए का घाटा होगा, जो वृद्धि होगी, उसका दायित्व आपके ऊपर है। किसी भी राज्य सरकार के साथ हो तो ऐसा करना चाहिए। मैं आपके माध्यम से प्रधानमंत्री जी और मंत्री जी से मांग करूंगा कि निश्चित रूप से इसके लिए कानून बनना चाहिए। यह कानून बनना चाहिए कि केंद्र सरकार की जो परियोजनाएं हैं, अगर उसके लिए जमीन अधिग्रहण करने की बात हो, तो स्वयं केंद्र सरकार अपनी योजनाओं को प्रारूप देने के लिए सक्षम हो। उसे मूर्त रूप देने के लिए वह अधिग्रहण कर सकती है, इस पर निश्चित तौर पर विचार करना चाहिए और इस पर कानून बनाने की आवश्यकता है। आपस में डिफरेंसेज तो रहेंगे, पोलिटिकल पार्टीज के लोग हैं, कभी केंद्र सरकार किसी पार्टी की रहेगी और राज्य सरकार किसी पार्टी की रहेगी, अगर राज्य सरकार के असहयोग की वजह से इस तरह का काम होगा, तो प्रदेश का विकास अवरूद्ध हो जाएगा। ऐसी स्थिति में प्रदेश विकसित नहीं हो सकता है।

महोदय, मैं इस सदन के माध्यम से निवेदन करना चाहूंगा कि राज्य सरकार के अपने जो पूर्वाग्रह हैं, जो छोटी राजनीति है, उसे माननीय मुख्यमंत्री बिहार सरकार छोड़ दें। वहां आवाम आपकी भी है और हमारी भी है। जब आवाम रहेगी, तभी कोई राजनीति हो सकती है। विकास में कोई राजनीति की बात आप नहीं कहते रहे हैं, मगर विकास में तो राजनीति आप कर रहे हैं। आप कहते हैं कि हम विकास की धारा बहा देंगे। विकास की धारा कैसे बहेगी? जब राज्य सरकार, केंद्र सरकार को सहयोग नहीं करेगी, रेल परियोजनाओं को कार्यरूप देने के लिए वह असहयोग करने का काम करेगी, तो निश्चित तौर पर राज्य का विकस अवरूद्ध होगा। हमारा प्रदेश पिछड़ा हुआ है। वहां गरीबी और बेरोजगारी है। माननीय रेल मंत्री लालू प्रसाद यादव जी ने एक बड़ा अवसर प्रदान किया है। रेल विभाग ने ऐतिहासिक काम किया है कि एक नहीं चार-चार कारखाने वहां लगवाने का काम किया है, मगर आप उसमें सहयोग नहीं कर रहे हैं। आप असहयोग कर रहे हैं, ताकि वे अलोकप्रिय हो जाएं और यह योजना पूर्ण नहीं हो। इसके लिए निश्चित तौर पर इस तरह के कानून की व्यवस्था करनी चाहिए कि केंद्र सरकार अपने किसी भी परियोजना को लागू करने के लिए या लगाने के लिए जमीन के अधिग्रहण करने का काम स्वयं कर सकती है। यह चिंता का विषय है। यह राष्ट्रीय क्षति है। यह किसी एक व्यक्ति की क्षति नहीं है। जो भारत सरकार का पैसा है, उसमें क्षति राष्ट्रीय क्षति है।

महोदय, इसी तरह से नवीनगर में एक बहुत बड़ा काम हुआ है। भारतीय रेल तथा एनपीसी के सहयोग से पांच हजार करोड़ रूपए की विद्युत उत्पादन करने की योजना चालू की जा रही है। यह निर्णय हुआ, मगर वहां जमीन नहीं दी जा रही है और पानी की व्यवस्था नहीं की जा रही है। माननीय मुख्यमंत्री जी ने स्वयं कहा है कि मैं असहयोग करने का काम करूंगा, मैं जमीन और पानी नहीं दूंगा। यह भी एक चिंता का विषय है। इस तरह का असहयोग राज्य सरकार के माध्यम से हो रहा है। बिहार के विकास में बाधा पहुंचाने की कोशिश की जा रही है। यह निश्चित तौर पर हम लोगों के लिए दुख और शर्म की बात है। विकास में कोई राजनीति नहीं होनी चाहिए। आप विकासपुरूष बन रहे हैं। क्या इस तरह के कामों को करके आप विकासपुरूष बनेंगे? आप अड़ंगा लगाने का करेंगे। रेल परियोजना में ही नहीं और भी केंद्र सरकार की जो दूसरी परियोजनाएं हैं, उनमें राज्य सरकार असहयोग करने का काम कर रही है, उसमें बाधा पहुंचाने का काम कर रही है। इससे ऊपर उठना होगा, तभी किसी प्रदेश का विकास हो सकता है। महोदय, माननीय मंत्री जी को मैं इस बात के लिए बधाई दूंगा और आभार व्यक्त करूंगा और सदन को जानकर खुशी होगी कि माननीय मंत्री जी के प्रयास से भारतीय रेल का आपरेटिंग रेश्यो विश्व में सबसे अच्छा हो गया है। यह रेश्यो 78 प्रतिशत हो गया है। शायद यह घटना पहली बार घटित हुयी है। मैं इसके लिए माननीय रेल मंत्री का आभार व्यक्त करता हूं। इसके लिए उन्हें शील्ड भी प्रदान की गयी है। यह भी एक ऐतिहासिक काम रेल में हुआ। [p53]

कश्मीर जो अछूता था, वहां रेल नहीं थी, वहां बड़ी परियोजनाओं को कार्यरूप देने का काम किया जा रहा है ताकि देश की एकता और अखंडता मजबूत हो। इस तरह के महत्वपूर्ण कदम उठाए जा रहे हैं।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का इस बात के लिए आभार व्यक्त करना चाहता हूं कि गरीब तबके के लोग, जिन्होंने कभी एसी कोच में सफर नहीं किया था, उनके लिए पिछले साल चार गरीब रथ गाड़ियां चलाई गई और इस बार करीब आठ गरीब रथ गाड़ियां चलाने का निर्णय लिया गया है। यही नहीं, माननीय मंत्री जी की निगाह पूरे देश पर रहती है। मुम्बई सबर्बन के लिए 150 आधुनिक ट्रेन चलाई गई हैं जोकि ऐतिहासिक कदम है। बड़े शहरों की लोकल ट्रेनों में बहुत ज्यादा लोड रहता है, चाहे कोलकाता हो, मुम्बई हो, दिल्ली हो या और कोई शहर हो। ऐसे शहर जो रेल पर डिपैंडैंट हैं, उनके लिए मंत्री जी ने जो कदम उठाए हैं, वे एतिहासिक कदम हैं।

पिछले दिनों माननीय मंत्री जी ने 1857 के शहीदों की याद में बैरकपुर से कानपुर होते हुए झांसी तक प्रथम स्वतंत्रता संग्राम एक्सप्रैस चलाने का निर्णय लिया था जो 24 नवम्बर से प्रारंभ हो गई है। भाई शैलेन्द्र जी ठीक कह रहे थे कि रेल मंत्री जी जो कहते हैं, उसे करने का काम करते हैं, घोषणा घोषणा नहीं रह जाती। निश्चित तौर पर जिसकी कटिबद्धता होगी, वही मंत्री, वही सरकार इस तरह के काम करती है। कहने के लिए लोग बहुत कुछ कहते रहे हैं मगर काम नहीं होता। जब नीयत और नीति ठीक रहेगी तभी अवाम के लिए काम हो सकता है। मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहता हूं।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : अब आप कनक्लूड कीजिए।

â€¦(व्यवधान)

श्री राम कृपाल यादव : महोदय, मैं पहला वक्ता हूं।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : आपकी पार्टी के और भी माननीय सदस्य बोलेंगे।

â€¦(व्यवधान)

श्री राम कृपाल यादव : मुझे विश्वास है कि आप हमें अपनी पूरी बात कहने का अवसर प्रदान करेंगे।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : माननीय सदस्य रघुनाथ झा जी लिखित भाषण ले करना चाहते हैं। आप अपना भाषण ले कर सकते हैं।

â€¦(व्यवधान)

श्री राम कृपाल यादव : मुगलसराय से झाझा बहुत महत्वपूर्ण रेल लाइन है। उसमें इतना अधिक लोड बढ़ गया है कि उसी लाइन पर पैसेंजर ट्रेन, एक्सप्रैस ट्रेन और मलगाड़ी चलती है। जब तक किसी तीसरी लाइन की व्यवस्था नहीं होगी, तब तक आम लोगों को सहूलियत नहीं होगी। जब मुगलसराय से झाझा तक तीसरी लाइन का निर्माण हो जाएगा, तब पैसेंजर्स को आसानी होगी, क्योंकि उस लाइन पर स्पैशल पैसेंजर गाड़ी चलेगी। पटना की पौपुलेशन दिनों-दिन बढ़ती जा रही है। दैनिक पैसेंजर्स की संख्या में दिन-रात बढ़ोतरी हो रही है। पटना कैपिटल टाउन है और वहां बाहर से आने वाले लोग, व्यापार करने वाले लोग, नौकरी करने वाले लोगों की संख्या में वृद्धि हो गई है जिसकी वजह से वहां हमेशा डिस्टर्बैंस रहती है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वहां के लोगों को राहत देने के लिए पैसेंजर ट्रेन अलग से चलाई जाए क्योंकि एक्सप्रैस ट्रेन में कभी बाधा नहीं पहुंचती। आपको अहसास होता होगा, लोग कहते हैं कि जब बिहार की तरफ गाड़ियां जाती हैं तो उनकी स्पीड कम हो जाती है, वह रुक जाती हैं। उसका मुख्य कारण यह है कि वहां दो लाइन हैं और उन पर काफी लोड है। इसलिए जब तक तीसरी लाइन की व्यवस्था नहीं की जाएगी, तब तक लोड कम नहीं होगा और न पैसेंजर गाड़ी स्मूथ चल पाएगी, न माल भाड़े की गाड़ी और न ही एक्सप्रैस गाड़ी चल पाएगी।

यही नहीं, भागलपुर इलाका बहुत महत्वपूर्ण है। उस इलाके के लोगों को किसी भी काम के लिए कोलकाता जाना पड़ता है। इससे वहां के लोगों को बहुत असुविधा हो रही है। इसलिए मेरा निवेदन है कि भागलपुर में अलग रेल डिवीजन का खंड खोला जाए ताकि लोगों को सहूलियत मिल सके। उस डिवीजन के खुल जाने से बिहार, झारखंड और देवघर तक के इलाके के लोगों को फायदा होगा। आप इस बारे में जरूर गौर करें और निश्चित तौर पर कोई ठोस निर्णय लेने का काम करें।[N54]

सभापति महोदय, भारत वैगन के अन्तर्गत भारी उद्योग मंत्रालय ने दो कल कारखानें चलाये हैं जो वैगन बनाने का काम करते हैं। लेकिन आज वे कारखाने सिक यूनिट हो गये हैं। पिछले दिनों माननीय रेल मंत्री जी ने मुजफ्फरपुर और मोकामा में कल कारखाने के लिए कुछ काम दिया था। इस वजह से वह कारखाना कुछ काम कर पा रहा है। लेकिन वह सिक यूनिट हो गया है। भारी उद्योग मंत्रालय ने एक प्रस्ताव दिया है कि रेल डिपार्टमैंट इस कारखाने को अपने अंडर ले ले क्योंकि वहां रेल का ही काम होता है। हमारा कहना है कि मंत्री जी, आप सक्षम हैं इसलिए आप इस कारखाने को अपने मंत्रालय के अंडर ले लीजिए ताकि वह ढंग से काम कर सके। वह सिक यूनिट जिंदा हो सके और जो लोग वहां रोजगार कर रहे हैं, उनकी रोजी भी चलती रहे। जमालपुर कारखाना वहां पहले से है लेकिन उसका आधुनिकीकरण और विस्तारीकरण नहीं किया गया है। आप पिछले दिनों जब उस इलाके में गये थे तब वहां के लोगों ने आपसे निवेदन किया था कि जमालपुर कारखाने का आधुनिकीकरण और विस्तारीकरण किया जाये। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि इस पर आप गौर करके कदम उठाने का काम करें। धनबाद से किऊल तक इंटरसिटी चलाई जाये। इसके साथ-साथ मैं कुछ और मांगें आपके सामने रखना चाहता हूं।

सभापति महोदय, सीतामढ़ी-भीट्ठा मोड़ से जयनगर-लदनियां-लौकहा-लौकही-निर्मली तक नई रेलवे लाइन हेतु सर्वे का कार्य पूरा हो गया है। वहां शीघ्र नयी रेल लाइन बिछाने हेतु आवश्यक राशि का उपबंध नहीं हो सका है। मैं आपके माध्यम से निवेदन करूंगा कि यह महत्वपूर्ण और दो डिस्ट्रिक्ट को जोड़ने वाली योजना है। इससे उस इलाके के लाखों गरीब लोगों का कल्याण हो जायेगा। नेपाल से जुड़े हुए सीमावर्ती क्षेत्र के लोगों को भी इससे लाभ होगा। मेरा आपसे निवेदन है कि इस महत्वपूर्ण परियोजना जिसका आपने सर्वे कराकर रखा हुआ है, उसमें राशि आवंटित कीजिए ताकि वहां के लोगों का सपना पूरा हो सके। इस रेल लाइन के बिछ जाने से वहां विकास में काफी गति आयेगी।

महोदय, घोघरडीह किसनी पट्टी रेलवे क्रासिंग में भलुआही-कोशी क्षेत्र-भेजा-जमालपुर तक नई रेल लाइन बिछाने का सर्वे करवा कर वहां नई रेल लाइन को स्वीकृति प्रदान करने की दिशा में पहल की जाये। कोसी पीड़ित क्षेत्र का ग्रामीण अंचल का यह जन-उपयोगी रेलवे लाइन होगी। यह हमारी बहुत पुरानी मांग है। मैं निवेदन करूंगा कि इस पर आप गौर करने का काम करे जिससे उत्तरी बिहार का इलाका जो हमेशा बाढ़ से पीड़ित रहता है, वहां हमेशा लोग परेशानियों मे रहते हैं। गरीबी का आलम यह है कि लोगों को दो वक्त की रोटी भी नहीं मिलती। इस रेल लाइन से वहां की बहुत बड़ी मांग पूरी हो जायेगी और उस क्षेत्र के विकास में यह काफी लाभदायक कदम उठाया जायेगा।

महोदय, हमारा एक निवेदन और है कि सकटी-झंझारपुर- निर्मरली छोटी लाइन और झंझारपुर से लौकहा बाजार तक छोटी रेल लाइन में आमान परिवर्तन का कार्य अभी तक प्रारंभ नहीं हुआ है। यह निर्णय हो चुका है और इसमें पैसा भी आ गया है। टेंडर भी हो गया है लेकिन उसका कार्य अभी तक प्रारंभ नहीं हुआ है। 355 करोड़ रुपया इन्हीं दो योजनाओं में दिया गया है मगर अभी तक कार्य प्रारंभ नहीं हुआ है। यह चिंता का विषय है। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि जब टेंडर और पैसा है, तो आप उस पर काम क्यों नहीं करा रहे हैं? हमारा निवेदन है कि इन योजनाओं पर आप जल्दी काम करवाइये।

महोदय, हम माननीय मंत्री जी का ध्यान अपने क्षेत्र की तरफ भी दिलाना चाहेंगे। पटना-गया लाइन के दोहरीकरण का निर्णय बहुत पहले हुआ है। परसा से नदोल तक का कार्य तो हुआ है मगर उसके आगे दोहरी लाइन का काम नहीं हो रहा है। यह बहुत पापुलर डिमांड है। यह मांग बहुत पहले से चली आ रही है। इसे पूर्ववर्ती सरकार ने स्वीकृत भी किया है मगर आगे लाइन बिछाने का काम नहीं हो रहा है। मैं निवेदन करूंगा कि आप इस पर गौर करें और तुंत कार्रवाई करने का काम करें। हमारे क्षेत्र में धनबाद डिवीजन है वहां बड़ी संख्या में रेल स्टाफ के लोग रहते हैं। उनके लिए आवास की व्यवस्था है, वह ठीक नहीं है। वहां क्वार्टर, पानी, सड़कों की हालत बहुत खराब है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि आप कर्मचारियों पर, जो आपके हाथ और पैर हैं जिसकी वजह से आप चल रहे हैं, गति दे रहे हैं, उनकी तरफ भी ध्यान देने की जरूरत है। हमारे क्षेत्र में इतवारपुर रेलवे क्रासिंग बनाने की बात है। वह आज तक नहीं बन पाया है। इस बारे में हमने आपको बहुत बार लिखा है। आपने हमें आश्वासन भी दिया था और अधिकारियों को निर्देश भी दिया था मगर अभी तक कार्रवाई नहीं हो सकी है। मेरा निवेदन यह होगा कि इस पर तुंत कार्रवाई करने का काम करें। जो पैसेंजर ट्रेन है, उसकी स्थिति आज भी ठीक नहीं है। आपके लाख पूयास करने के बाद भी पैसेंजर ट्रेनों में लाइट गायब है, पानी की अव्यवस्था है। उसमें इन तमाम चीजों की आवश्यकता है।[MSOffice55]

महोदय, मैं मंत्री जी का ध्यान खान-पान की व्यवस्था की ओर भी दिलाना चाहूंगा। राजधानी एक्सप्रेस, जो कि हमारी प्राइम ट्रेन है, उसमें भी खान-पान की व्यवस्था ठीक नहीं है। सभापति महोदय, आपको याद होगा कि जब हम दस-बारह सांसद एक साथ यात्रा कर रहे थे, तो उस समय खान-पान की व्यवस्था ठीक नहीं थी, तो आपके नेतृत्व में हम लोगों ने उसके लिए लिखने का काम किया था। ट्रेनों में सफाई की व्यवस्था भी ठीक नहीं है। आम आदमी, गरीब तबके के लोग जिन ट्रेनों में सफर करते हैं, उनमें सफाई की व्यवस्था ठीक नहीं होती है। उन पूरे कोचेज में अगर आप देखिए तो कहीं शीशा टूटा होगा, तो कहीं गेट टूटा होगा। कभी-कभी मुझे लगता है कि बिहार के लिए सबसे रद्दी कोचेज ही दिए जाते हैं। वे कोचेज बहुत खराब हालत में होते हैं, इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि आप इस पर गौर करें।

मैं आपसे निवेदन करूंगा कि उत्तरी बिहार में एक विरियाटांड पुल है, पूरे क्षेत्र के लोग उस पुल के माध्यम से आते हैं। वह पुल तो बन गया है, लेकिन उसकी साइड में

सीढ़ी लगाने का भी आपने निर्णय किया है, उस पर आज तक काम नहीं शुरू हो पाया है। वह पुल मेरे घर के बिल्कुल पास स्थित है। इस पुल के साइड में जो फुटब्रिज बनाना है, वह बहुत महत्वपूर्ण काम है, मेरा निवेदन है कि उस पर आप ध्यान देंगे। उसका निर्णय हो चुका है, लेकिन कार्यवाही नहीं हो पाई है, आप इस पर ध्यान दें। आपने बहुत महत्वपूर्ण योगदान दिया है, आपकी नीतियों की वजह से तत्काल आरक्षण सेवा के माध्यम से मैं समझता हूं कि रेलवे को बहुत लाभ हुआ है। आपने आम जनता के लिए कुशन की सीटें लगवाई, महिलाओं के लिए अलग से व्यवस्था की, यह भी बड़े निर्णय हैं जिनके लिए आने वाले समय में स्वर्ण अक्षरों में लिखे जाएंगे।

मैं निवेदन करूंगा कि जयनगर से दिल्ली तक वाया पटना एक गरीब रथ चलाया जाए। यह बहुत पापुलर डिमाण्ड है, इससे उत्तर बिहार में नेपाल की सीमा से लगने वाले क्षेत्रों के लोग लाभान्वित होंगे। उनको राजधानी से जोड़ने का काम होगा। राजधानी में आने की सभी इच्छा होती है, लेकिन उत्तर बिहार के सीमावर्ती के लोगों ने आज तक राजधानी नहीं देखी होगी, इसलिए अगर गरीब रथ शुरू होगा तो गरीब तबके के लोग उससे यात्रा करके अपने इस सपने को पूरा कर सकेंगे। सभी लोगों का सपना पूरा हो सके, यही सरकार की नीति होनी चाहिए।

महोदय, आपने कई ऐसे महत्वपूर्ण कदम उठाए हैं जिनसे रेलवे को लाभ हुआ है। आपने आरक्षण में जो तत्काल की व्यवस्था शुरू की है, उसकी वजह से 200 करोड़ रूपए एक साल में रेलवे को कमाई हुयी है। ऐसी नीतियों की वजह से ही 20,000 करोड़ रूपए का रेलवे का लाभ हुआ है। आपने फ्रेट कॉरीडोर के लिए स्वीकृति प्रदान की है, इसके लिए हम आपको धन्यवाद देते हैं। रेलवे की मुख्य आमदनी माल भाड़े से ही होती है। इसलिए यह एतिहासिक कदम है, इसके लिए मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का विशेष तौर पर आभार व्यक्त करना चाहता हूँ और उनके दाएं हाथ एवं बाएं हाथ के रूप में काम करने वाले दोनों राज्यमंत्रियों का भी आभार व्यक्त करते हुए विश्वास के साथ अपनी बात समाप्त करता हूँ कि आज सदन में मैंने जिन विषयों की ओर आपका ध्यान आकर्षित कराया है, उन पर आप कार्यवाही करेंगे और निश्चित रूप से आने वाला बजट भी एतिहासिक बजट होगा। ...(व्यवधान)

सभापति महोदय : माननीय सदस्य आप बैठ जाइए। अब आपका भाषण समाप्त हो गया है।

मैंने श्री मित्रसेन यादव जी को बोलने के लिए आमंत्रित किया है।

श्री राम कृपाल यादव : यह पूरे देश के प्रति आपका एक अच्छा कदम होगा, इसी के साथ मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करते हुए रेल बजट की अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूँ।

SHRI A.K.S. VIJAYAN (NAGAPATTINAM): Sir, I extend my support to the Supplementary Demands for Grants for Railways. First of all I would like to congratulate the Ministry of Railways ably led by Shri Lalu Prasad Yadav and Shri R.Velu for translating in to reality our long dream of creating Salem Division with Salem as its Head Quarters. At this juncture I would like to thank the Hon'ble Chief Minister our leader Dr. Kalaignar Karunanidhi under whose leadership we have been taking up the cause of carving out Salem Division for the past many years.

While welcoming and supporting these Bills to apportion additional grants for the Ministry of Railways, let me bring to your notice some of the important demands pertaining to my constituency and Tamil Nadu.

It is more than one year after your announcing Thiruvaroor-Chennai express train, the train is yet to be introduced. Hence, I urge upon you to operationalise your announcement.

The Mysore train that used to orginate from Nagapattinam is being operated from Mayiladuthurai these days. The purpose of running this train to enable pilgrims visiting Nagore, Velankanni and Nagapattinam will be defeated if early steps are not taken to ensure that this train departs from Nagapattinam. In the interest of travelling public from the neighbouring states also, Railways may initiate measures in this regard.

There was an announcement last year that laying of Thiruvaroor-Nagore-Velankanni railway line would be completed by March, 2007. But the work progresses at a snail's pace. Doubts have also arisen in the minds of the people. Railways may dispel the lingering doubts and may run the trains soon completing the railway line laying works.

The gauge conversion work up to Thiruthuraipoondi and also Nagapattinam to Velankanni, Thirukuvalai to Ettukudi may be started soon.

---

* The speech was laid on the Table

In order to fulfil the long felt demand to provide better rail 3nnectivity in the cauvery Delta region, the linking of Mayiladuthurai with hiruthuraipoondi, Muthupet, Aranthangi and Karaikudi must be taken up. I rge upon the Ministry of Railways to allot funds for the same. You may also kindly take up Thiruthuraipoondi, Agasthiampalli gauge conversion work.

There was just an announcement about the laying of railway lines between Needamangalam, Mannargudi and Pattukkotai. I would like to request you to complete survey work and commence this project soon.

Rock fort Express that used to ply between Tiruchi and Chennai Egmore has been extended up to Thanjavur and Kumbakonam. For want of BG line linking Thiruvarur with Nagapattinam this chord line link potential could not be utilized fully

by the travelling public from our constituency. In order to cater to the needs of the ever increasing pilgrims and tourists this gauge conversion work may be completed soon. This may also help us to run train cars to augment rail services better. At this juncture I would like to impress upon you that you may take up the electrification of railway line between Tiruchirappalli and Nagore a very old railway route right from the British days.

This would greatly benefit both the public from the Southern States of Tamil Nadu and also tourists coming from different parts of the country and also neighbouring states. This would greatly augment the railway's revenue in a big way. Hence you may consider this seriously.

I would like to request the Railways to reconsider its decision to handover to Palghat Division a chunk of railway line linking Pollachi, as the people are greatly agitated about this. You may rescind the move. With this I conclude.

श्री गणेश सिंह (सतना) : महोदय, रेल मंत्री जी द्वारा लगातार यह कहा जा रहा है कि भारत की रेल को विश्व की सबसे बढ़िया रेल बनाया जाएगा, जबकि मुझे यह एक हसीन सपने से अधिक और कुछ दिखाई नहीं देता है। क्योंकि जब तक देश के अंदर रेलवे के इफ्रास्ट्रक्चर को सुधारा नहीं जाएगा, तब तक विश्व की प्रमुख रेल बनने का सपना अधूरा ही रहेगा। यह सही है कि सुधार प्रगति पर हैं, लेकिन यह सुधार कछुए की चाल की ही तरह है। देश में कुछ स्टेशनों को, कुछ रेलवे यात्री गाड़ियों को सुविधा प्रदान कर देने मात्र से ही सम्पूर्ण व्यवस्था में सुधार नहीं हो सकता है। देश के अंदर पांच या छः स्तर के रेलवे स्टेशन हैं, लेकिन विकास मात्र प्रथम एवं द्वितीय श्रेणी के रेलवे स्टेशनों में किया जा रहा है। शेष श्रेणी के रेलवे स्टेशनों की हालत अत्यन्त खराब है। पीने के पानी, बिजली, फुट ओवर ब्रिज, प्लेटफार्म, टिकट घरों की कमी है। ट्रैनों में सुरक्षा का भगवान ही मालिक है। रोज़ छीनाझपटी, चोरी, लूट और मारपीट की खबरें आती रहती हैं।

सुपरफास्ट गाड़ियों का किराया बढ़ाने के लिए उन्हें सुपरफास्ट का नाम तो दे दिया गया है, लेकिन इन गाड़ियों में एक्सपायरी डेट के डिब्बे, जिनकी हालत जीर्ण-शीर्ण है, वह चलाए जाते हैं। महाकौशल एक्सप्रेस, रीवा-नई दिल्ली एक्सप्रेस, गोंडवाना एक्सप्रेस, सारनाथ एक्सप्रेस, हावड़ा-बम्बई एक्सप्रेस, पवन एक्सप्रेस, कामायिनी एक्सप्रेस तथा सम्पर्क क्रान्ति जैसी सैंकड़ों गाड़ियों में घटिया स्तर के डिब्बे लगाए जाते हैं। यदि इन्हें नहीं बदला गया तो कभी भी कोई बड़ी दुर्घटना घट सकती है। गाड़ियों में जो बेड रोल दिया जाता है, उसमें से अत्यन्त बदबू आती है, लगता है उसे कभी धोया ही नहीं जाता है। गाड़ियों में निम्न स्तर का नाश्ता एवं खाना दिया जाता है। डिब्बों में चूहे, कॉकरोच और खटमल आम तौर पर देखे जा सकते हैं। मैंने खुद महाकौशल एक्सप्रेस, गोंडवाना एक्सप्रेस, रीवा एक्सप्रेस में यात्रा करते समय ऐसी तमाम अनियमितताओं के संबंध में शिकायतें लिखी थीं, लेकिन कोई सुधार नहीं हो पाया है। ऐसा लगता है कि जैसे कोई इन शिकायतों को देखता ही नहीं है। यदि इनको देखा जाता तो सुधार अवश्य होता।

महोदय, रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव जी रेलवे में ऊपर की तरफ तो देख रहे हैं, लेकिन नीचे की तरफ उनकी नजर नहीं है। इसीलिए तमाम समस्याएं बढ़ती जा रही हैं। रेल मंत्री जी रेलवे में असमानता को बढ़ावा दे रहे हैं। उन्होंने खास तौर से मध्य प्रदेश के पश्चिम मध्य रेलवे की खास उपेक्षा की है। तीन सालों से उस क्षेत्र को कुछ नहीं मिला है जबकि हमारे लोक सभा क्षेत्र से सात हजार करोड़ रूपये व्यापार हर वर्ष रेलवे को मिल रहा है।

---

* The speech was laid on the Table

महोदय, मैंने स्वयं अपने क्षेत्र में चित्रकूट कर्वी, मानिकपुर, मझगवी, चितहरा, खटहा, जैतवार, सगमा, हाटी, कैमा, सकरियां, रामवन, तुर्की, लगरगवां, उचेहरा, मैहर, मदनपुर, धुनवारा, अमदरा, पकरिया, झरेही, खन्ना वंजारी आदि रेलवे स्टेशनों के विकास हेतु मैंने रेल रोको आन्दोलन किया था परन्तु आज तक कोई कारगर निर्णय नहीं लिया गया है। जगह-जगह रेलवे प्लेटफार्म की ऊंचाई एवं लम्बाई बढ़ाने, प्रतिक्षा रूम बनाने, रेलवे फुट ओवर ब्रिज बनाने, पेयजल की व्यवस्था करने की जरूरत है, परन्तु कुछ भी नहीं हुआ है।

महोदय, मैंने लगातार निजामुद्दीन से चलने वाली महाकौशल एक्सप्रेस एवं रीवा से नई दिल्ली चलने वाली गाड़ी के समय में परिवर्तन करते हुए सुबह 9 बजे तक दिल्ली पहुंचने हेतु पिछले तीन वर्षों से मांग करता रहा है, लेकिन आश्वसन देने के बाद भी आज तक समय में परिवर्तन नहीं किया गया है।

राजकोट एक्सप्रेस जो कटनी तक आती है, उसे सतना तक बढ़ाने की, महाकौशल एक्सप्रेस को हजरत निजामुद्दीन से जबलपुर के बजाय सतना तक, मैहर से चित्रकुट धाम कर्वी तक नई शटल गाड़ी चलाए जानने की मांग करता आ रहा हूं, जिस पर आज तक ध्यान नही दिया गया है। कटनी से सतना, मानिकपुर, इलाहाबाद, सतना से रीवा, मानिकपुर से झांसी तक रेलवे लाइन का विद्युतीकरण करने एवं मानिकपुर से झांसी, सतना से रीवा तक लाइन के दोहरीकरण की भी लगातार मांग करने के बाद भी पिछले तीन बजटों में शामिल नहीं किया गया है। सतना से मैहर के बीच लगरगवां स्टेशन के पास गोवराद भरहत मरजत मोड़ में रेलवे फाटक तथा मैहर के पास करिया पानी मोहल्ले के पास पिपरा उमरी के पास रेलवे फाटक बनाए जाने की मांग पर भी अभी तक कोई निर्णय नहीं लिया गया है।

सतना रेलवे स्टेशन में खड़ी होने वाली सभी गाड़ियों में प्रथम श्रेणी, वातानुकूलित श्रेणी और स्लीपर में आरक्षित कोटे की लगातार मांग की जा रही है क्योंकि उक्त स्टेशन से हर रोज दस हजार से अधिक लोगों का आना जाना होता है। सतना जिले में मैहर एवं उत्तर प्रदेश के चित्रकूट धाम कर्वी रेलवे स्टेशनों में वर्ष भर में 50 लाख से अधिक लोगों का आना जाना होता है क्योंकि दोनों स्टेशन, मैहर एवं चित्रकूट धार्मिक स्थल हैं।

रेलवे के पास बिना उपयोग की भूमि पड़ी हुई है। सतना रेलवे स्टेशन के दोनों तरफ उपयोगहीन भू खंड है। मैं चाहता हूं कि उक्त भू खंडों को व्यापारिक उपयोग हेतु दिया जाए। सतना में जिला कलैक्ट्रेट के सामने जहां इस वर्ष दशहरे का उत्सव किया गया था, उस स्थल को हमेशा के लिए नगर-निगम या जिला प्रशासन को दे दिया जाए।

रेलवे स्टेशन पर पानी की आपूर्ति के लिए पर्याप्त साधन नहीं हैं। सतना नदी में एक इन्टकवेल तथा स्टॉप डैम बनाया जाए तथा पेयजल आपूर्ति हेतु एक प्लान्ट लगाया जाए।

सतना रेलवे स्टेशन का प्रवेश द्वार संकरा है, उसे चौड़ा किया जाए तथा राजेन्द्र नगर की तरफ नया प्लेटफार्म बनाकर उसे तत्काल चालू कराया जाए क्योंकि वर्तमान में भयंकर भीड़ होती है, जिससे भीड़ डायवर्ट की जा सकती है।

सतना रेलवे स्टेशन में खान पान की क्वालिटी की शिकायत लगातार बनी रहती है, जिस पर तत्काल सुधार की जरूरत है।

सतना से बम्बई के लिए तथा रीवा से इन्दौर तथा दक्षिण की तरफ बंगलौर, हैदराबाद, चेन्नई, कन्याकुमारी के लिए नई गाड़ियां चलाई जाएं।

सतना रेलवे कालोनी में कर्मचारियों के जो कमरे हैं, वे अत्यन्त जीर्ण-शीर्ण हालत में हैं। सड़क, पानी, प्रकाश आदि की गंभीर समस्या है। अतः कर्मचारियों के लिए भी कुछ कार्य कराया जाना आवश्यक है।

मेरी रेल मंत्री जी से मांग है कि अनुदान मांगों से हमारे द्वारा बताई गई समस्याओं के समाधान के लिए बजट में प्रावधान किया जाए।

SHRI SANTASRI CHATTERJEE (SERAMPORE): Sir, I beg to lay the following on the Appropriation Bill for Railways for consideration of the Hon'ble Railway Minister.

To judiciously use the surplus land of the Railways to fetch more revenue. Attention is invited for Konnagore Bazar Rail Coop. Society where the land may be released to them.

As assured to chalk out a pilot project for rehabilitation of the Railway hawkers. To direct the authorities to put a stop of atrocities committed against the hawkers by the RPF. The problems of Railway hawkers in West Bengal merit immediate attention of the authorities.

To expedite the decision to develop Dankuni Railway station as a model one.

To pay special attention to the Railway stations of Bandel, Sheoraphati, Serampore, etc in the Eastern Railway.

To improve the commuters service in Howrah and Sealdah stations.

To improve the passengers amenities.

Regularity to be ensured for all trains particularly of Mail, Express and Superfast trains.

Some ROB projects viz.Kamarkundu, Mogra, Rishra, Baidyabati, Uttarpara in the Eastern Railway be taken up on priority basis.

---

*The speech was laid on the Table

To increase frequency of services in the Howrah-Amta line, construction of road at the Bargachia level crossing discussed on a number of times.

To connect Amta and Bagnan Railway stations in the South Eastern Railway.

To implement Howrah-Seakhara-Champadanga Railway line via Furfurah.

To hold regular meetings of Zonal Users' Committees.

श्री भँवर सिंह डांगावास (नागौर) : महोदय, मैं 2007-08 में रेलवे पर केंद्रीय सरकार के खर्च के लिए अनुदान की पूरक मांगे के संबंध में निवेदन कर रहा हूं कि मेरा क्षेत्र उत्तर पश्चिम रेलवे के खंड में आता है। इस खंड के लिए कोई भी इन मांगों में राशि की पूरक मांग नहीं की गई है। इसका एक कारण प्रतीत होता है कि जो मांगे हमने गत 3 वर्षों में रखी थी उनमें से कोई भी काम प्रारंभ नहीं हुआ अतः पूरक मांग रखने का प्रश्न नहीं उठता।

महोदय, सबसे महत्वपूर्ण मांग जो है वह है, पुष्कर (अजमेर)से मेडता सिटी तक नई रेल लाइन बिछाने की थी। इस संबंध में मैं रेल मंत्री महोदय, श्री लालू प्रसाद यादव जी से दो बार रेल भवन जाकर मिल चुका हूं और आखिरी बार जो भेंट हुई उन्होंने श्री पी.के.सांगी, एक्जीक्यूटिव डायरेक्टर (वर्क्स) से मिलने का निर्देश दिया। मैं श्री सांगी से मिल व जानकारी प्राप्त की तो मालूम हुआ कि इस रेल लाईन का अभी तक सर्वे कार्य ही हो रहा है और सर्वे अधिकारियों के अनुसार यह रेल लाईन लाभप्रद नहीं है।

उन्होंने जितने यात्री अजमेर व पुष्कर आते हैं उनका पूरी गणना नहीं की है। अजमेर में दरगाह के वार्षिक मेले पर व पुष्कर के पशु मेले पर कई लाख व्यक्ति जियारत व पुष्कर में मंदिर के दर्शन व स्नान के लिए आते हैं। इसके अतिरिक्त यदि वह लाइन बन जाती है तो बीकानेर व जोधपुर से अजमेर की दूरी कई कि0मी0 कम हो जाएगी और यह क्षेत्र पश्चिम व दक्षिण भारत से सीधे जुड़ जायेंगे। इसके अतिरिक्त बीकानेर, नोखामंडी, व मेडता सिटी में कृषि उपज मंडियां हैं उनकी उपज की सारी पैदावार पूर्वी, दक्षिण व पश्चिम भारत में जाती हैं। उदाहरणतः मूंगफली, सरसों व जीरा इसमें माल ढोन में रेलवे को बहुत लाभ होगा और इन फसलों को पैदा करने के लिए खाद, जो सैंकड़ों वैगने खाद जो कारखानों से आता है उसे लाने में भी आसानी होगी।

अतः आग्रह है कि इस लाइन को उपरोक्त तथ्यों के आधार पर लाभप्रद मानकर अगले बजट में जरूर स्वीकृति पूदान करें।

---

*The speech was laid on the Table

श्री रघुनाथ झा (बेतिया): महोदय, आज सदन में पूस्तुत माननीय रेल मंत्री द्वारा रेल विभाग के मांग का समर्थन करता हूं। यह सर्वविदित है कि यूपीए के सरकार में जबसे श्री लालू पूसाद जी इस विभाग का दायित्व संभाला है तबसे घाटा में चल रहे रेल विभाग का कायाकल्प हुआ है और 20 हजार करोड के ऊपर की आमदनी एवं मुनाफा यह विभाग में कमाया है।

महोदय, मैं अपने पूदेश बिहार की ओर ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं।

दरभंगा नरकटिया गंज भया सीतामढ़ी छोटी लाईन का बड़ी लाइन में परिवर्तन का काम करीब 10 सालों से ऊपर से चल रहा है। मैं मांग करता हूं कि इस समय सीमा के अंदर पूरा कराया जाये।

सीतामढ़ी मुजफफरपुर रेल लाइन का कार्य भी विगत 10 सालों से उपर से चल रहा है, उसे भी शीघ्र पूरा कराया जाये।

मोतिहारी सीतामढ़ी भाया शिवहर नई रेल लाइन का सर्वे संबंधी कार्य शीघ्र आरंभ कराया जाये।

हाजीपुर, वैशाली सुगौली रेल लाइन का कार्य मंथर गति से चल रहा है, इसको तेजी से पूरा कराया जाये।

32 रेल ओवर ब्रिज आर ओ बी आइविभाग द्वारा स्वीकृत है, इसी कूम में रक्सौल, सुगौली, बेतिया, नरकटिया गंज, मोतिहारी, मुजफफरपुर, हाजीपुर एवं डागीपुर से छपरा तक स्वीकृत आर ओ बी का कार्य पूरा कराया जाये।

रक्सौल, सुगौली, बेतिया एंवं नरकटिया गंज स्टेशनों को आधुनिक बनाया जाये।

रक्सौल, मुजफफरपुर, नरकटियागंज, सीतामढ़ी रेलवे स्टेशन के पास काफी जमीन बिना उपयोग के पड़े हुए है उसका उपयोग किया जाये।

मोतिहारी बेतिया रक्सौल, गोरखपुर होते एक नयी ट्रेन खोला जाये।

गोरखपुर नरकटियागंज से सोनपुर तक आती जाती सवारी गाड़ी में बहुत भीड़ होती है। उसमें अतिरिक्त 5 डिब्बा बढाया जोय गाड़ी संख्या 520 नम्बर है।

ट्रेन संख्या 402 जो गोरखपुर नरकटियागंज में साढ़े ग्यारह बजे अपराह् में आती है और 3.45 में गोरखपुर के लिए खुलती है उसे सुगौली तक बढ़ाया जाये क्योंकि साढ़े सात बजे सफर के बाद सवारी गाड़ी 6 बजे संख्या में है इस कारण साढ़े 9 घंटा तक लोगों को कठिनाई होती है।

---

*The speech was laid on the Table

2557 और 2558 सुपरफास्ट सप्त कूंति एवस. को मुजफफरपुर से 11 बजे खोला जाये एवं नई दिल्ली से 8.4 0 बजे के बीच खोला जाये। अभी यह ट्रेन 5 घंटा विलम्ब से चलती है।

मोतिहारी-बेतिया-नरकटियागंज -गोरखपुर तक की लाईन का दोहरीकरण कराया जाये।

श्री मित्रसेन यादव (फ़ैज़ाबाद) : सभापति जी, आपने देश के महत्वपूर्ण विभागीय बजट पर बोलने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपका आभारी हूं। इस विभाग के पास कई महत्वपूर्ण योजनाएं पूस्तावित हैं। इसलिए उनके बारे में एक समीक्षा हमारे सामने आती तो बेहतर रहता। चाहे रेलगाड़ियों को द्रुत गति से चलाने की योजना हो, बड़े शहरों को जोड़ने की योजना हो, चाहे रेल लाइनों पर ओवर ब्रिज बनाकर क्रासिंग की जो परेशानी है, उसे दूर करने की योजना हो, चाहे पूरे देश में आदर्श रेलवे स्टेशंस बनाने की योजना हो, चाहे महत्वपूर्ण रेलगाड़ियां चलाकर लोगों को सुविधा देने की योजना हो या रेलवे का आधुनिकीकरण करने की योजना हो, ये सब महत्वपूर्ण परियोजनाएं हैं, इनकी समीक्षा हम कैसे कर सकते हैं। इनकी समयसीमा क्या रखी गई है, लक्ष्य क्या रखा गया है, ऐसा कोई आकलन हमारे सामने नहीं आता है और न ही हमें पता चलता है कि समयावधि में हमने कौन सा कार्य किया है।

यह सही है कि रेल विभाग ने बड़ी उपलब्धियां हासिल की हैं। लोकपिय रेल मंत्री जी ने देश में रेल विभाग को काफी समृद्ध बनाया है। आज देश में रेलवे करोड़ो लोगों को रोजाना इस कोने से दूसरे कोने तक पहुंचाने का काम कर रहा है और इससे रोजाना देश के खजाने में अरबों रुपए जमा हो रहे हैं, जो कि एक बहुत बड़ा काम आपने किया है, इसमें कोई संदेह नहीं है। जिस पूकार से आवश्यकता बढ़ती जा रही है, यह आवश्यकताओं का ही नतीजा है कि लोग इतनी पूगति के बाद भी आज वैसे ही बोल रहे हैं, जैसे पहले बोला करते थे कि रेल विभाग में यह होना चाहिए। इसमें कठिनाई क्या है, कुछ हमारे साथी कह रहे थे कि राज्य सरकारें हमारे रेल विभाग की परियोजनाओं पर सहयोग नहीं करते हैं। इसके अलावा कुछ और भी दिक्कतें हो सकती हैं। लेकिन रेल विभाग के कर्मचारी या अधिकारी जिस निष्ठा से काम कर रहे हैं, उसमें और सुधार लाने की कोशिश करें तो काफी सुधार होगा। बाहर से तो सुधार होगा नहीं इसलिए उन्हें ही सुधार करना होगा।

रेल विभाग में निजीकरण की चर्चा काफी हो रही है, जो कि बहुत ही खतरनाक बात है। हिन्दुस्तान जैसे महान देश में बेकारी बड़ी समस्या है। उसके समाधान के लिए

आप जितना भी निजीकरण करेंगे, उतनी ही यह समस्या बढ़ती जाएगी। हिन्दुस्तान में रेल विभाग का निजीकर किसी भी क्षेत्र में करने की कोशिश की गई, तो इससे देश की जनता का बहुत बड़ा अहित होगा। इसलिए मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि जहां आप अच्छा काम कर रहे हैं, तो कोई ऐसा एक बुरा काम न कर दें कि सारे अच्छे कामों पर पानी फिर जाए। इसलिए निजीकरण की बात कभी नहीं करनी चाहिए।

समयाभाव के कारण मैं पूर्व में मेरे साथियों द्वारा कही गई बातों को दोहराना नहीं चाहता हूं। लेकिन अपने क्षेत्र की कुछ समस्याओं को बताना चाहूंगा। हमारे क्षेत्र में लखनऊ से पटना और हावड़ा के बीच रेलगाड़ियां चलती हैं। उनमें से कुछ इलाहाबाद होकर, कुछ प्रतापगढ़ होकर और कुछ सुल्तानपुर-जौनपुर और मुगलसराय होकर जाती हैं। एक लाइन बाराबंकी-फैजाबाद-जौनपुर होकर जाती है। उस पर अयोध्या पड़ता है। गोरखपुर से आने वाली रेलगाड़ियों पर आपने घग्घर पर अरबों रुपए की लागत से पुल बनाया है, लेकिन आज तक उस लाइन का न तो दोहरीकरण हुआ है और न ही विद्युतीकरण किया गया है। नतीजा यह हुआ है कि जो जम्मू तवी-हावड़ा ट्रेन चलती है, वह कभी समय पर नहीं आती। लाइनों के उपलब्ध न होने के कारण द्रुत गति नहीं पकड़ पाती।

इसलिए हम आपसे निवेदन करना चाहेंगे कि लखनऊ से बाराबंकी के बाद फैजाबाद और जाफराबाद जो मुश्किल से 150 किलोमीटर है, इसका दोहरीकरण कर दिया जाए, विद्युतीकरण कर दिया जाए, जिससे हावड़ा और पटना जाने के लिए हमें कोई दिक्कत न हो। अगर ऐसा होता है तो हम और लाइनों की बजाए इस लाइन से बहुत जल्दी पहुंच सकते हैं। अयोध्या को आदर्श स्टेशन बनाने का कार्य आपकी सूची में है, वह आदर्श स्टेशन बनाने का काम भी पूरा हो सकता है। इसलिए हम आपसे कहना चाहेंगे कि अगर आप लखनऊ से सुल्तानपुर-जौनपुर, मुगलसराय-लखनऊ से प्रतापगढ़ और जौनपुर-मुगलसराय तथा इलाहाबाद-मुगलसराय दोहरीकरण अगर कर रहे हैं तो जितनी दूरी दोहरीकरण में है उससे कम दूरी में यह काम हो सकता है और ज्यादा से ज्यादा पैसे का भी आपको लाभ हो सकता है।

मान्यवर, रेल विभाग को पूरे देश में एक समान रूप से काम करना चाहिए जिससे विसंगति न हो। आज हमारे देश में विसंगति के कारण ही तमाम तरीके का उग्रवाद, आतंकवाद, नक्सलवाद पैदा हो रहा है। पूरे राष्ट्र में जो विषमता है और हमारी पंचवर्षीय योजनाओं का सही क्रियान्वयन न होने के कारण जो विसंगति बढ़ती जा रही है, उसके कारण ही समस्याएं बढ़ रही हैं। किसी प्रदेश में एजुकेशन, सिंचाई, ट्रांसपोर्टेशन कहीं बहुत ज्यादा है तो किसी प्रदेश में कम है। अगर हरियाणा में ये ऊंचे हैं तो बिहार में बहुत नीचे हैं। अगर ये विसंगति जब तक आप समाप्त नहीं करेंगे, तब तक जनता में जो आक्रोश है वह खत्म नहीं होगा। इस प्रकार की विसंगति अगर देश के किसी भी भाग में है और उसे समाप्त नहीं किया जाएगा तो लोगों में असंतोष रहेगा।

रेल विभाग ऐसा विभाग है जिसको पूरे देश में समान रूप से विकास करने की कोशिश करनी चाहिए और कहीं भी एक-तरफा या पक्षपातपूर्ण तरीके से किसी प्रकार की परियोजना को लागू नहीं करना चाहिए। आज हमारे सामने रेल विभाग गरीब लोगों से जुड़ा हुआ विभाग है। आवागमन के लिए रेल विभाग की आवश्यकता है और सस्ते में आम आदमी उससे लाभ उठाता है। रेल के मुकाबले में दूसरा सस्ता साधन आपके पास नहीं है जो जनता को लाभ पहुंचा सके। रेलवे ही ऐसा विभाग है जिसमें लोगों को सुरक्षित रुप से आने-जाने की सुविधा है। सड़कों पर तो लाखों लोग एक्सीडेंट से रोज मरते हैं। रेलवे ही लाखों लोगों को सुरक्षित पहुंचाने का सस्ता साधन है। इसलिए हम आपसे कहेंगे कि जो हमारा लक्ष्य है और जो सुंदर से सुंदर योजनाएं हैं, उन योजनाओं को समय से पूरा किया जाना चाहिए, जिससे हमारी उपलब्धियां बढ़ सकें। आप जानते हैं कि जितनी देर जिस काम में होती है, उसकी लागत उतनी बढ़ती है और जो योजनाएं समय में की जाती हैं उनसे हमें अधिक लाभ होता है। लाभ और हानि का मापदंड यही है कि अगर किसी योजना को आपने दो साल के बजाए चार साल में पूरा किया तो उसकी लागत दुगनी बढ़ जाएगी और अगर आपने समय में योजना पूरी की तो लाभ भी दुगना हो जाएगा। इसलिए हमें योजनाओं को समय के अंदर ही पूरा करना चाहिए।

मान्यवर, रेल विभाग में कहीं-कहीं पर इंजीनियर्स की कमी है और तकनीकी कमी के कारण गंभीर घटनाएं हो जाती हैं। इसके बारे में हमें बहुत सतर्क रहना चाहिए और जिस तरह से हम अपनी गाड़ियों की रफ्तार बढ़ा रहे हैं, गाड़ियों की तादाद बढ़ रही है, एफीशिएंसी बढ़ा रहे है तो उसके साथ-साथ जो तकनीकी कमियां हैं उनको दूर करने के लिए आपके पास अच्छे से अच्छे इंजीनियर्स होने चाहिए। मैं अपने इन सुझावों के साथ निवेदन करुंगा कि फैजाबाद, अयोध्या जो तीर्थ-स्थल है, धर्म-स्थल है। [r56] उसे प्रयाग से वित्तूकूट और वित्तूकूट से त्रिवेन्द्रम जोड़ने का काम करें। बहराइच में लकड़ी का कारोबार होता है। उत्तर में जंगलात बहुत हैं। तराई के क्षेत्रों में लकड़ी का बहुत अच्छा कारोबार होता है लेकिन उनको फायदा नहीं मिलता है। यह लाइन दक्षिण भारत तक जोड़ दी जाए। इससे लकड़ी के उद्योगों में काम करने वाले लोग बहुत लाभान्वित हो सकते हैं। गोरखपुर से अयोध्या, अयोध्या से प्रयाग, प्रयाग से वित्तूकूट और त्रिवेन्द्रम को जोड़ने की जो लाइन है, उनका दोहरीकरण करने की बात सोची जानी चाहिए। इन लाइनों से पूरे देश को और खास तौर पर कई क्षेत्रों को फायदा होने वाला है। इन्हीं सुझावों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

SHRI KIREN RIJIJU (ARUNACHAL WEST): Sir, the Hon'ble Railways Minister had declared during the presentation of Railway budget for giving the Status of Boghibeel Bridge and Rangiya-Morkungselek as rational project. The Finance Minister is not seem to be keen to follow your declaration and there was slight confusion to the execution of projects. I had demander in earlier occasion also about the immediate speeding up of the two projects. I had placed my demands before our meetings with the officials of the Railway Ministry and the Railway Board.

Since Arunachal Pradesh is the only State in the country which is yet to be connected with Railway physically, the quotas of berths given to all the districts should be immediately increased and the computerized reservation system needs urgent revamp and strengthening. The travel duration of all the trains running from North East and connecting to all the other parts of the country must be curtailed by reducing the numbers of stoppage stations and increasing the speed of the trains.

The Security of all the Trains must be increased because in the fast there were incidents of loots, violence, molestations and thefts committed against the people of North - East. There must be adequate measures for railway safety by adopting various scientified measures and vigilance through out the routes.

Finally, I would like to request the Hon'ble Minister to ensure hygene in the Railway Stations, inside the coach and the food quality must be improved urgently.

*The speech was laid on the Table

श्री हरिकेवल प्रसाद (सलेमपुर) : महोदय, माननीय रेलमंत्री जी ने सदन में रेलवे की जो अनुदान मांगें प्रस्तुत की हैं, उसके संबंध में मुझे अनुरोध करना है कि इस सार्वजनिक धन का सदुपयोग यात्री सुविधाओं को बढ़ाने तथ रेलवे का बुनयादी ढ़ांवा सुदृढ़ करने पर होना चाहिए। साथ ही माननीय रेलमंत्री जी को पूरे देश की रेलवे पर समान दृष्टि रखनी चाहिए ताकि विभिन्न क्षेत्रों के बीच असंतुलन न हो तथा किसी के साथ भेद-भाव नहीं हो सके। रेलमंत्री जी ने अपने बजट भाषण में अथवा अनुदान मांगों परसदन में जो घोषणाएं करते हैं या आश्वासन देते हैं, उनका गंभीरता से उन्हें अनुपालन भी कराना चाहिए। मैं माननीय रेलमंत्री जी को याद दिलाना चाहूंगा कि उन्होंने अपने दूसरे ही बजट भाषण में यह घोषणा की थी कि उत्तर प्रदेश में बरहज बाजार से रामजानकी मार्ग के दोहरीघाट होते हुए फैजाबाद तक नई रेल लाइन का सर्वेक्षण कराया जाएगा परन्तु यह कार्य आज तक प्रारम्भ नहीं किया जा सकता है। इसी तरह आज ही प्रश्नकाल में माननीय रेलमंत्री जी ने बताया कि रेल भूमि में लम्बे समय से दुकानें चाला कर अपने परिवार की आजीविका चलाने वाले छोटे दुकानदारों को समिति के माध्यम से दुकानें आवंटित कर दी जाएंगी। लेकिन मेरे संसदीय क्षेत्र के सलेमपुर जंक्शन रेलवे स्टेशन पर रेल भूमि पर 30 वर्षों से अधिक समय से अपनी दुकानें चलाने वाले छोटे दुकानदारों को मंडल रेल प्रबंधक ने उजाड़ने का आदेश दिया है। अध्यक्ष रेलवे बोर्ड के आदेश पर इन 403 दुकानदारों ने पटरी व्यवसायी प्राथमिक उपभोक्ता सहकारी समिति लि0 के माध्यम से मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय, वाराणसी में आवेदन किया था, जिस पर कार्यालय के अधिकारियों द्वारा मौके पर जाकर जांच की गयी और आवंटन की समूची औपचारिकता पूरी कर दी गयी थी, परन्तु मंडल रेल प्रबंधक ने नियमों को ताख पर रखकर इन गरीब दुकानदारों को निर्वासित करने का आदेश दिया है जबकि इस मामले को माननीय रेलमंत्री के संज्ञान में भी लाया गया था।

महोदय, भारतीय रेलवे में खान-पान की व्यवस्था अत्यंत ही लचर है। एक तरफ खान-पान की गुणवत्ता निरन्तर खराब होती जा रही है, वहीं इसकी कीमतें भी बढ़ रही हैं1 अन्य यात्री सुविधाओं की भी यही हालत है। रेलगाड़ियां घंटों विलम्ब से चलती हैं, लेकिन इस ओर ध्यान नहीं दिया जाता है। इसी तरह बिहार में तो हर साल अंधाधुंध नई रेलगाड़ियां चलाई जाती हैं, परन्तु पिछड़े और उपेक्षित लोग वंचित रह जाते हैं। यात्री सुरक्षा की हालत तो अत्यंत ही चिंताजनक है। रेलगाड़ियों में जहरखुरानी तथा डकैती जैसी घटनाओं में लगातार वृद्धि होती जा रही है। रेल सुरक्षाबल और जीआरपी के सिपाही यात्रियों की सुरक्षा करने की जगह खुले आम पैसा वसूलते हैं और मौका मिलने पर उन्हें लूट भी लेते हों। रेलवे का सतर्कता

---

*The speech was laid on the Table

भाग खुद संदेह के घेरे में हैं। पूर्वोत्तर रेलवे गोरखपुर में तो कई ऐसे सतर्कता निरीक्षक हैं जो पैसा लेकर गलत रिपोर्ट विभाग को दे देते हैं। इसी तरह रेल अधिकारी स्वेच्छाचारी होते जा रहे हैं। यहां तक कि सांसदों के पत्रों का भी भ्रामक और तथ्यों से छिपाकर उत्तर दिया जाता है तथा जनहित की पूरी तरह उपेक्षा की जाती है।

रेलवे में अभी तक अनुसूचित जाति का कोटा पूरा नहीं किया जा सका है। लखनऊ में सफाईकर्मी के पदों पर बड़े पैमाने पर सवार्णों की भर्ती करके भारी धन उगाही की गयी है। इसी तरह पूर्वोत्तर रेलवे मुख्यालय, गोरखपुर में चतुर्थ श्रेणी एवं अनुकंपा के आधार पर की जाने वाली भर्तियों में भारी अनियमितता और भेदभाव किया जा रहा है। कुछ पेशेवर लोगों द्वारा पैसा लेकर अयोग्य अभ्यर्थियों को पास कराया जाता है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निम्न मांगें करना चाहता हूँ:

पूर्वोत्तर रेलवे के बाराबंकी से छपरा रेल लाइन का शीघ्र दोहरीकरण और विद्युतीकरण किया जाए।

इसी रेलवे के देवरिया रेलवे स्टेशन पर बिहार सम्पर्क क्रांति एवं गरीब रथ का ठहराव सुनिश्चित किया जाए जिसका आश्वासन माननीय मंत्री जी दे चुके हैं।

वाराणसी मंडल के भटनी जंक्शन पर कम्प्युटरीकृत आरक्षण की व्यवस्था कराई जाए, इंजन शेड बनवाया जाए तथा बन्द पड़े रेलवे अस्पताल को पुनः चालू कराया जाए।

भाटपार रानी स्टेशन का सुन्दरीकरण कराया जाए और यहां के जर्जर भवन का निर्माण कराया जाए।

सलेमपुर स्टेशन पर हटाए गए कंप्युटर को पुनः स्थापित कराकर उससे टिकट देने की व्यवस्था कराई जाए तथा विश्रामालय की व्यवस्था कराते हुए पूर्व में घोषित माडल स्टेशन का स्वरूप दिया जाए।

कृषक ट्रेन का पूर्व की भांति नुनखार स्टेशन पर ठहराव किया जाए।

इंटरसिटी ट्रेन का पूर्व की भांति किड़िहरापुर तथा नुनखार स्टेशन पर ठहराव सुनिश्चित किया जाए।

बापू धाम एक्सप्रेस का सलेमपुर व बिल्थरारोड में ठहराव किया जाए तथा इन्हीं स्टेशनों पर दुर्ग एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए।

सलेमपुर स्टेशन के दक्षिणी ढाले पर ओवरब्रिज का निर्माण किया जाए

बरहज बाजार से सीवान, छपरा जंक्शन तथ गोरखपुर रेलगाड़ी चलाई जाए।

बिल्थरारोड स्टेशन के दक्षिण में जर्जर मार्ग का निर्माण एवं विश्रामालय का निर्माण करायाजाए।

गोरखपुर-छपरा के बीच पूर्व में घोषित इंटरसिटी एक्सप्रेस चलाई जाए।

बिल्थरारोड-तुर्तीपार स्टेशनों के बीच बंद पड़ी पुलिया का शीघ्र निर्माण कराया जाए।

SHRI K.C. PALLANI SHAMY (KARUR) :- Hon'ble Chairman Sir, Vanakkam, I would like to extend my support to the Supplementary Demands for Grants for Railways and before I could commence my speech, first of all, I would like to place on record my deep gratitude and heartfelt thanks to our leader Dr. Kalaignar Karunanidhi and Thalapathi Mu.Ka.Stalin, the lieutenat of our Dravidiam Movement who have enabled me to speak on the floor of this august House now. I would like to congratulate and thank our Hon'ble Ministers for Railways both Shri Lalu Prasad Yadav and Shri R.Velu for ensuring that Indian Railways is functioning as an unparalleled Railways System in the world. There were plans and schemes during the previos regime also. But most of them were not translated in to action. Now, with our Hon'ble Prime Minister Dr. Manmohan Singh at the helm of affairs Railways are planning projects and implement them successfully now. Facilities have been updated to book tickets in advance. Rail reservations can now be made through internet and can be made in Post offices and petrol pumps too. They are functioning efficiently now. It is also appreciable that efforts are on to go in for dedicated freight corridor to move cargo speedily. Projects in this regard have been evolved. We are happy and proud of these pioneering projects which will go a long way in giving a pep to our growing economy of our Nation paving way for Economic Development. Railways are performing better now under the able and dynamic stewardship of Shri Lalu and Shri Velu. I would like to put forth two or three demands on behalf of the prople of our state and of my constituency in particular. Our Hon'ble Railway Minister had announced in the last Budget the doubling of the lines between Villupuram and Dindigul. Rs. 250 crores have been earmarked for this 273 Kms long track. I would like to urge upon the Railways to take up this project with the release of

_____-

*English Translation of the speech originally delivered in Tamil.

funds in time. This rail route is the life-line of Tamil Nadu and this doubling needs to be completed at the earliest. You may kindly inform this House about the progress of this project and at what stage this project remains as of now.

Nextly I would like to place a demand before you for a project that pertains to my constituency Karur. I request you to go in for electrification of the line between Tiruchirappalli and Erode. This will greatly benefit the rail passengers in this section and hence I urge upon you to consider this project.

Linking Karur with Salem is yet to be completed and remains to be commissioned for the past 8 years. Not even 25 percent of works have been taken up as yet. The reason for the delay is ascribed to be the non-apportioning and non-release of funds. Railways were also saying that they did not get adequate co-operation from the state administration. But that is past. In the last one and a half years, under the leadership of our Chief Minister and our leader Dr. Kalaignar Karunanidhi, the Government of Tamil Nadu has been extending co-operation. Several pending Court Cases in the Namakkal area have been disposed off amicably to pave way for its speedy implementation. The process of land acquisition for the Railways has been speeded up. When the legal entanglements have been sorted out I do not know why there is a delay. I would like to have an explanation from the Minister for Railways as to why there persists a delay. I urge upon you to complete the project as announced by you within ten years. More or less eight years are over now. In the next two years you may kindly take steps to complete this project of linking Karur with Salem. You have just two more years of tenure and hence it is necessary to complete by 2009. Necessary funds may be allocated and released to accomplish the task at the earliest.

Apart from several culverts, a river bridge construction has to be completed for carrying out Salem-Karur Railway line. I understand that even the floating of tenders and finalizing the same has been done and I hope the works will commence soon. I urge upon you take up this project and complete it on a fast track basis.

I would like to thank you on behalf our leader Dr. Kalaignar Karunanidhi and on behalf of our party Dravida Munnetra Kazhagam and on behalf of the people of Tamil Nadu for the setting up of Salem Railway Division with Salem as its Head Quarters.

Hon'ble Railway Minister has spelt out on several occasions about the linking of Chennai Egmore Railway station with Chennai Central Railway Station. The out-station passengers alighting at these stations think that Chennai Central and Chennai Egmore are very far from one another though they are very near to each other. This was pointed out by our Hon'ble Chief Minister and our leader Dr. Kalaignar Karunanidhi and also by Dr. Maruthuvar Ayya during the Salem Railway Division inaugural function. Hence I request you to go in for providing direct linking of Chennai Central with Chennai Egnore. Not only the people of Tamil Nadu but all the passengers coming from different parts of the country will be greatly

benefited by this rail linking of Chennai Central with Chennai Egmore station. This important project may be taken up and completed as early as it can be to bring people closer to the Railways after being enlightened that these stations are nearer than ever before.

17.00 hrs.

I have made repeated requests many a times to introduce a passenger train between Karur and Tiruchi. The office goers, Railway staff, students and the labour class would be greatly benefited with the introduction of a passenger train linking Tiruchi with Karur. The reason assigned for the delay in considering this request is that the lines are inadequate. You are saying that even between Chennai-Tiruchi a maximum stretch remains to be single line. Atleast after doubling up of Railway lines between Villupuram and Dindigul you may take up Tiruchi-Karur railway services augmentation and expansion.

I would like to point out that Karur is an Industrial city as the hub of weaving industry. About Rs.5000 crores worth of woven goods are exported from Karur every year. Thus our town Karur earns foreign exchange in a big way. Hence this important export hub must get a better deal. There is only one train available now to go to Chennai from Karur. This may kindly be increased atleast by one more train. With this I conclude,

श्री चंद्रकांत खैरे (औरंगाबाद, महाराष्ट्र): सभापति महोदय, आपने मुझे अनुदान की अनुपूरक मांगों के संबंध में बोलने की अनुमति दी, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं। तेरहवीं और चौहदवीं लोकसभा में हर रेलवे बजट पर मैं अभी तक बोलता रहा हूं। मेरा क्षेत्र औरंगाबाद है, लेकिन मैं पूरे मराठवाड़ा के बारे में कहूंगा। मैंने इस सदन में मराठवाड़ा रेलवे के बारे में कई बार मामला उठाया है और उसका नतीजा भी अच्छा निकला है। यह नीतीश कुमार, ममता जी के समय में शुरू हुआ और माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी की सरकार ने मराठवाड़ा के लिए मदद की, अभी माननीय मनमोहन सिंह जी की सरकार भी माननीय रेल मंत्री लालू प्रसाद जी के माध्यम से मदद करने के लिए बहुत आगे आए हैं, इसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं। लालू प्रसाद जी हमेशा कहते हैं कि बीस-पच्चीस हजार करोड़ रुपए मुनाफा हुआ, किसी सरकार या किसी मंत्री ने यह नहीं किया जो लालू प्रसाद जी ने किया है, इसके लिए मैं उनका अभिनंदन करता हूं। अगर वे यहां होते तो ज्यादा अभिनंदन करता। 7 दिसंबर से लातूर-उस्मानाबाद, जो रेल शुरू होने वाली है, मैं उसका अभिनंदन भी करता हूं। रेलवे का क्षेत्र बहुत बड़ा है, सभी सांसदों के क्षेत्रों की डिमांड होती है, यह डिमांड कभी कम नहीं होगी यह तो बढ़ेगी। लेकिन एक बात जरूर है कि रेल में यात्री बहुत ज्यादा बढ़ते जा रहे हैं, यातायात बढ़ रहा है। इसके लिए केंद्र सरकार को ज्यादा से ज्यादा अनुदान करना चाहिए, अभी तक 60,000 करोड़ की डिमांड की है अगर अगर उससे भी ज्यादा दी है तो कोई बड़ी बात नहीं है।

17.05 hrs. (Shri Varkala Radhakrishnan *in the Chair*)

सभापति महोदय, मैं यह कहूंगा कि मेरा एक बहुत पुराना मामला अभी तक पैंडिंग है। जो हमारा मराठवाड़ा है, मैं उसके बारे में बताना चाहता हूं कि जिस समय हिंदुस्तान की रचना हुई थी, भाषावार, प्रांतवार रचना के माध्यम से अलग-अलग भाषा के जो स्टेट्स थे, उसमें एक ही स्टेट में एक ही भाषा के पूरे जिले वहां एकत्र किये गये और ऐसी भाषा और पंच की रचना हुई। वैसे ही हमारा मराठवाड़ा पहले आंध्र प्रदेश की निजाम स्टेट में था, उसके बाद आंदोलन हुआ और 1960 में महाराष्ट्र का निर्माण हुआ और हम लोग महाराष्ट्र में आये। हम मराठी भाषी मुम्बई से जोड़े जाते हैं और हमारे महाराष्ट्र की कैपिटल मुम्बई है। हमने हमेशा यह डिमांड की है और सारे मराठवाड़ा में यह आंदोलन चलता रहा है कि साउथ-सैन्ट्रल रेलवे में जो हमारा नांदेड़ डिवीजन है, वह नांदेड़ डिवीजन मुडखेड़ और धामाबाद से लेकर उसे सैन्ट्रल रेलवे में जोड़ा जाए। यह हमारी बहुत पुरानी मांग है। एक समय इसके बारे में कैबिनेट में प्रस्ताव भी आने वाला था, लेकिन बिहार में कुछ घटना होने के कारण वह पीछे चला गया। मैं लालू प्रसाद जी, वेलु जी और राठवा जी से विनती करूंगा कि मराठवाड़ा की जो मांग है कि उसे साउथ सैंट्रल रेलवे से निकाल कर सैंट्रल रेलवे से जोड़ा जाए। चूंकि हमारा सारा सम्पर्क मुम्बई से रहता है, हैदराबाद से इतना सम्पर्क नहीं रहता है। इसलिए मुम्बई से सम्पर्क स्थापित करने के लिए कृपया हमारी यह मांग मंजूर करें।

सभापति महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि जो हमारी पांच रेल लाइनें मराठवाड़ा की थीं, जिसमें मुडखेड़-आदिलाबाद,, सिकंदराबाद-मुडखेड़-जनकमपेट-बोधन तीसरा अकोला-पूर्णा चौथा मिरज-लातूर और पांचवा अहमदनगर-बीड-परलीबैजनाथ, इनमें से मुडखेड़-आदिलाबाद पूरा हो गया है। इसके अलावा मुडखेड़, जनकमपेट, बोधन भी पूरा हो रहा है। अकोला-पूर्णा हो सकता है कि तीन-चार महीने में पूरा हो जायेगा। इन तीन प्रोजैक्ट्स के लिए मैं आपको धन्यवाद दूंगा कि तीनों प्रोजैक्ट्स शीघ्र गति से पूरे हो रहे हैं। मिरज-लातूर का भी हो रहा है। लातूर-उस्मानाबाद का सात दिसम्बर को लालू जी के हाथ से शुभारम्भ भी है। लेकिन अहमदनगर-बीड-परलीबैजनाथ पर 428 करोड़ रुपये लगने वाले हैं और अभी तक यह शुरू नहीं हुआ है। इसके लिए 10-15 करोड़ रुपये मिलते हैं, लेकिन वह भी खर्च नहीं होते हैं। यह मार्ग इतना जरूरी है कि अगर यह हो गया तो बहुत बड़ा काम होगा। चूंकि इसके लिए कई आंदोलन हुए हैं। मराठवाड़ा के बीड शहर में रेलवे नहीं है। यदि यह काम पूरा हो गया है तो इससे पश्चिम महाराष्ट्र से मराठवाड़ा जुड़ जायेगा। मैं आपसे विनती करता हूं कि अभी आने वाले बजट में हमने मराठवाड़ा की जो पांच लाइनों का जिक्र किया है, इस पर छः सौ करोड़ रुपये खर्च होने वाले हैं। मैं लालू जी का अभिनन्दन करता हूं कि उनके कार्यकाल में जो बीस हजार करोड़ रुपये का रेलवे को प्रोफिट हुआ है, उसमें आप हमारे मराठवाड़ा को छः सौ करोड़ रुपये दे दें, मैं आपसे इसके लिए विनती करता हूं। यदि इस प्रोजैक्ट के लिए छः सौ करोड़ रुपये मिल गये तो हमारे मराठवाड़ा की जो आज तक की मांग है, वह पूरी हो जायेगी।

महोदय, यहां सप्लीमैन्ट्री डिमांड पर चर्चा चल रही है और सप्लीमैन्ट्री डिमांड की किताब में हमारा साउथ सैन्ट्रल रेलवे और सैन्ट्रल रेलवे के बारे में कुछ नहीं आया है। इसलिए रेलवे बजट के बारे में हमें जो भी मुद्दे रखने हैं, उन्हें हम आज ही रखेंगे, ताकि रेलवे बजट बनाते समय हमारे इन मुद्दों को मंत्री जी नजरअंदाज नहीं कर सकेंगे, बल्कि उनका रेफरेंस लेंगे।

इसके अलावा हमारी एक और महत्वपूर्ण मांग है। मैं वेलु जी से कहूंगा कि साउथ के लोग हमारे यहां शिरडी के दर्शन करने आते हैं और महाराष्ट्र के लोग साउथ में तिरुपति जी के दर्शन करने जाते हैं। हमारे यहां साई बाबा हैं तो उनका दर्शन तो हम लोग हमेशा ही करते हैं। लेकिन हम लोगों को तिरुपति का आकर्षण है। साउथ में चाहे आंध्र प्रदेश हो, तमिलनाडु हो या कर्नाटक हो, वहां से सब लोग हमारे यहां साई बाबा के दर्शन करने के लिए शिरडी आते हैं। इस तरह से तिरुपति से शिरडी को जोड़ने के लिए एक रास्ते के बारे में मैंने कई बार बोला है। हमारे यहां भारतीय जनता पार्टी के एक विधायक थे, जो अभी नहीं रहे, उनका उनका नाम बसैये बंधु था। उन्होंने कई बार इसके लिए मांग की थी और कई बार आंदोलन भी किया, लेकिन वह सफल नहीं हुए। हम उनके नाम से यह कहना चाहते हैं। शेटेगांव-पुनतम्बा लाइन पर 37 करोड़ रुपये लगने

वाले हैं। यदि यह पैसा खर्च कर दिया गया तो शिरडी और तिरुपति की लाइन पूरी तरह से क्लियर हो जायेगी। मेरे साथ साउथ के एम.पीज. भी एक बार साउथ सैन्ट्रल रेलवे की मीटिंग में थे, उन्होंने भी इसके लिए प्रपोज किया था। लेकिन कुछ भाग जो सैन्ट्रल रेलवे में आता है और कुछ भाग साउथ सैन्ट्रल में आता है। इसलिए हम महाराष्ट्र के लोग डिमांड करते हैं कि हमें साउथ सैन्ट्रल रेलवे नहीं, सैन्ट्रल रेलवे चाहिए, क्योंकि हमारे ऊपर अन्याय होता है[b57]।

लालू जी आइए। मैंने आपका स्वागत किया है और यहां मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं। हमारे मराठवाड़ा के लिए आपने बहुत अच्छा काम किया है और 7 तारीख को आप हमारे उसमानाबाद में भी रेल शुरु करने के लिए जा रहे हैं। लेकिन मैं यह कहना चाहता हूं कि महाराष्ट्र के लोग जो शिरडी, साई बाबा का दर्शन करते है और तिरुपति हमेशा जाते हैं और साउथ वाले तिरुपति से लेकर शिरडी में आते हैं। इस रास्ते को डाइरेक्टली जोड़ने वाला जो रास्ता है वह रोटेगांव-पुनतम्बा है। वेणु जी, लालू प्रसाद जी आ गये हैं, इसलिए मैं एक चांस ले रहा हूं। मैं माननीय मंत्री जी से एक विनती करता हूं कि रोटेगांव-पुनतम्बा का अगर आप एक सर्वे करवा दें तो ठीक हो जाएगा। सर्वे कराने के बाद यह ट्रेन चालू हो जाएगी तो सारे लोग जा सकते हैं और मैं आपसे कई बार विनती कर चुका हूं तथा आपको कई बार लोगों ने कहा है।

MR. CHAIRMAN: There are a number of Members to speak. It may go even upto midnight. We should give a chance for others also to speak.

श्री चंद्रकांत खैरे : सभापति जी, मैं पांच मिनट में अपनी बात समाप्त कर रहा हूं। जो हमारे मनमाड़-मुंदेड़- मराठवाड़ा और महाराष्ट्र का एक मेन भाग है, उसमें सिंगल लाइन है। उसे डबल लाइन करके उसका इलैक्ट्रिफिकेशन कर दीजिए ताकि मुम्बई से सीधे आ सके...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Those who want to speak may submit their written statements so that time can be saved. Whatever you want to say can be put in writing.

श्री चंद्रकांत खैरे : सर, मेरा भाषण चालू है।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Shri Khaire, you can also put the requirements concerning your constituency in writing.

श्री चंद्रकांत खैरे : सर, शिवसेना से तो 12 सांसद हैं और अगर आप थोड़ा समय नहीं देंगे तो महाराष्ट्र के साथ अन्याय हो जाएगा।...(व्यवधान) मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से विनती करूंगा कि जो हमारा शोलापुर-जलगांव एक बड़ा पुराना मार्ग है जिसके लिए जलगांव से शोलापुर जोड़ने के लिए कई स्वतंत्रता सेनानियों ने आंदोलन किया था।...(व्यवधान) खांदेश से पश्चिम महाराष्ट्र मराठवाड़ा से रेल जाएगी, यह एक बहुत पुरानी मांग है। आप सर्वे करा दीजिए क्योंकि अगर सर्वे हो गया तो शोलापुर-तूलजापुर-धाराशुर-उसमानाबाद-बीत-गेबराई-पैठण-संभाजीनगर-औरंगाबाद-सिल्लोर-अजन्ता-जलगांव ऐसा यह मार्ग है। आप सर्वे का आदेश अगर दे देंगे तो सर्वे एक साल-डेढ़ साल तक होता रहेगा। फिर जो आपने 20,000 करोड़ रुपये जो आपने प्रॉफिट कमाया है जिसका मैंने अभिनंदन किया है उसी में से खर्च कराइए, ...(व्यवधान) सर, जालना-खामगाव का भी यही केस है। इसका भी सर्वे कराने के लिए बोल दीजिए।...(व्यवधान) सचखंड एक्सप्रैस जिसके लिए मैंने आपसे विनती की है और आपने पूरे सात दिन चालू करने के लिए कहा है। सचखंड एक्सप्रैस में प्रथम श्रेणी नहीं है। सिख समुदाय के लोग वहां आएंगे तो उसमें ए.सी.प्रथम श्रेणी की व्यवस्था के लिए मैं आपसे विनती करता हूं।...(व्यवधान) सर, दो-तीन नयी ट्रेन चालू करने के लिए मैं आपसे विनती करता हूं। बैंगलोर की ट्रेन नांदेड़ से चालू होती है। नांदेड़-बैंगलोर जो हम्पी एक्सप्रैस चलती है, वह नांदेड़ से चार दिन चलाई जाए और तीन दिन हमारे औरंगाबाद से चलाई जाए, ऐसी मैं विनती करता हूं। मेगा ब्लॉक के लिए भी मैं आपसे कहना चाहता हूं, The work of mega block of Nanded Division which was in progress has now been hampered due to non-availability of funds. आप कुछ भी करिए लेकिन फंड्स दीजिए। फंड्स सिर्फ पांच करोड़ मिलने वाले हैं। So, additional funds are required. to complete the work. गुरुत्तागड़ी कार्यक्रम के समय में नांदेड़ का भी यह काम हो जाएगा।

सर, मैंने आपसे विनती की थी। आपने पटना गाड़ी चालू की है। मैंने आपका अभिनंदन किया कि पटना...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Shri Brahmananda Panda, you may speak.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record. Shri Panda, you kindly speak now. He will not stop.

*(Interruptions) **

MR. CHAIRMAN : Nothing will go on record except the speech of Shri Brahmananda Panda.

*(Interruptions) **

* Not recorded

MR. CHAIRMAN: Mr. Minister, because of your presence, he would not stop.

...(*Interruptions*)

श्री लालू प्रसाद : सभापति जी, मेरा माननीय सदस्य से आग्रह करना है कि यह सप्लीमेंटरी और छोटा बजट है जिस पर हम भी छोटा भाषण करेंगे, वे भी संक्षिप्त में बोलें। जब हम रैगुलर बजट फरवरी में लायेंगे, तब तवा गर्म रहेगा तो हथौड़ा मारने से हम काम कर सकेंगे। इसलिये अपने सैगमेंट के बारे में थोड़ी बात रखें। हम जी.एम की मीटिंग कराते हैं, उसमें आपके लिखित सुझावों को रखने से अच्छा होगा। अगर आप लिखित में जो दे देंगे, हम उस समय तक अध्ययन कर लेंगे। जो माननीय सदस्य ज्यादा बोलते हैं, हमने उन्हें डांटा भी है। इसलिये माननीय सदस्य अपने अपने सुझाव दें ताकि हम भी 8 बजे तक इस सप्लीमेंटरी बजट को पास कर देंगे।

MR. CHAIRMAN: Those hon. Members who would like to participate in the discussion may kindly follow the suggestion of the hon. Minister. What he has said is perfectly correct. It is a discussion on only Supplementary Demands for Grants, which is for the additional expenditure to be incurred during the current year. He cannot take up any new scheme. You can speak about all these projects when the main Railway Budget is presented. All these matters can come up then. It is only for the additional expenditure to be incurred for on-going projects. So, confine your speech as suggested by the hon. Minister.

...(*Interruptions*)

SHRI A. SAI PRATHAP (RAJAMPET): Sir, I raise to support the Bill Presented by the Honourable Railway Minister Shri Laloo Prasad Ji.

Sir, I hail from the Backward Region of Rayal Seema of Andhra Pradesh. Sir, I have moved the important needs belong to the area's in Rayala Seema districts. Sir mainly new line which has been discussed here in this August House several times. Sir, New Line between KADAPA BANGALORE is one of the important line which is again passes via L.R. Palli Rayachuti Madavapalli Ramasamundran KOLAR BANGLORE(The Lost Estimate) shows Rs. 673.71 crores. Sir Honourable Railway Minister Laloo Prasad ji expressed and read in his last Budget Speech that this Kadapa Banglore line will be considered on priority because the honourable Chief Minister of A.P has given his consent to share 50% of the cost out of the total cost.

Sir, I pray for your kind approval and sanction at the earliest so that this line will touch most backward and naxal affected areas. Again it touches seven assembly segments both in AP and Karnataka state or even more.

Sir, The ROR Factor has crossed 14% above, so please keeping in view above stated facts please bless this line to the Backward area people and the same to be announced today or in the coming Budget for the year 2008-2009 and bless the people who need this facility and awaited since sixty years.

Sir, I again bring to your kind notice that the Gauge Convention between Pakala Dharma Vanam is again one of the oldest Railway line, Last Budget released only 85 crores. Sir, Kindly release 150 crores in the coming Budget and see that the line is completed in years as promised and as announced in your Last Budget Speech.

---

*The speech was laid on the Table

Sir, Allot another 127 crores to complete new line work which is running let Erraguntla and Nandyal so that it will be shorter route to Hyderbad and again to many coastal Andhra areas even to Delhi. Sir, ROBs & RUBs to be considered in the state A.P on 50% sharing basis. Sir I pray your kind attention to complete long pending Doubling and Electrification work between Nandalore to Gootty this is one of important line and revenue generating line to the Railways.

Sir, EMU & DMU trains to be introduced between Nandalor to Renigunta and DMU from Nandalor to Thadipathri. Sir, you have promised to introduce these passage trains in your last Budget Speech, so if you consider these trains first time and people will see and enjoy this facility, will all this I once again support the Bill and conclude my speech Sir.

SHRI BRAHMANANDA PANDA (JAGATSINGHPUR): Mr. Chairman, Sir, I extend my heartiest thanks for giving me this opportunity to participate in the discussion on Supplementary Demands for Grants (Railways) for 2007-08.

I represent the Biju Janata Dal, the regional party of the State of Orissa. The Railways have played an important role in the economic, social and cultural upliftment of this country. No part of the country shall be discriminated against or neglected so far as development of railway infrastructure is concerned.

My State is unique. It has vast mineral resources, excellent tourist sites and skilled human resources. My State is the holy land of Lord Jagannath, who preaches the theme of peace, tranquility, universal brotherhood and national integration from the time immemorial. The hon. Minister is dynamic and has taken extensive work throughout the country for the all-round development of different regions of this country.

In this context, I would like to appeal to the hon. Minister of Railways that my State, Orissa, should not be discriminated against so far as the development of railway infrastructure is concerned.[MSOffice58]

Sir, as you know, the hon. Chief Minister of Orissa, who has initiated an industrial revolution in the State, has recently signed a number of Memoranda of Understanding with different steel plants, power plants and high capacity ports along coast

line of Orissa. Orissa, which is a backward State needs appropriate economic push. As the hon. Minister of Railways is crying for the upliftment of the poor, uplift of the *Aam admi*, upliftment of the Dalits, it is obligatory for him to develop Orissa's rail infrastructure as it is dominated by Scheduled Castes and Scheduled Tribes. In most of the parts of the State, there is no railway network and the tribal people have also not seen the rail revolution and are out of the service network of Indian Railways.

Sir, on different occasions, we have also made representation to the hon. Minister, thereby bringing to his kind notice that many on-going railway projects have not been completed. So, as a result, the State is suffering very much. I would like to know from the hon. Minister as to when these on-going projects are going to be completed since it involves the issues relating to economic prosperity of the people of Orissa. Projects which were initiated in the years of 1992 and 1995 have not yet been completed since there is no sufficient allotment of funds to those projects. That is why, the hon. Chairman of the Standing Committee of Railways as well as Members have expressed their concern in this regard that since Orissa State is a backward State, those projects should be completed on war-footing basis.

Sir, I would like to mention here that doubling of Khurda-Puri railway link is the need of the hour. This matter was highlighted by my leader, hon. Shri Braja Kishore Tripathy on a number of occasions.

Sir, as you know, Puri has become the spiritual centre and attraction for not only Indians but also for the foreigners. As you know, Salabeg, a Muslim and Dasia Bauri, a Scheduled Caste were great devotees of Lord Jagannath. So, Lord Jagannath stands for universal brotherhood, communism, socialism and he is the real theme of all religions and faith. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Now, the hon. Minister has already clarified the position. The Members can make only points. Supplementary Demand for Grants is the discussion and the Government Resolution. So, no project will come under discussion.

...(*Interruptions*)

SHRI BRAHMANANDA PANDA : Sir, Paradip-Haridaspur railway project and second bridge on Mahanadi river bridge, all these important projects have not been completed. So, I would request the hon. Minister to give priority in this regard. So far as other parts of the State are concerned, viz, western Orissa and southern Orissa, those parts are not well connected so far as railway is concerned.

Sir, as we are observing 150 th year of Independence, as you know, Veer Surendra Sai has contributed immensely for the Independence of this country. That also includes Jai Raj Guru and Bauxi Jagabandhu Vidyadhar Mahapatra.[a59]

Under the circumstances, I would appeal to the hon. Minister that in the name of these great freedom fighters, who have contributed a lot in ousting the Britishers, some super-fast express trains should be introduced from Puri to Delhi and from Sambalpur to Delhi. The entire country should be well connected.

I now come to the Garib Rath. It was the dream of the poor people. A Garib Rath should have been introduced from the State of Orissa. My Chief Minister has demanded that Rs.2,000 crore should be given to the State of Orissa under the Special Plan for improving railway infrastructure and its development....(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Your Party's time is over. You can give it in writing. We have no time.

SHRI BRAHMANANDA PANDA : Next, frequency of trains is another important issue. I would, therefore, appeal to your highness to consider this. If the hon. Chairman permits me, I shall submit my written demands and lay the written version on the Table of the House. Since you have granted me enough time, I extend my hearty thanks from the innermost corner of my heart.

SHRI PRALHAD JOSHI (DHARWAD NORTH) : Hubli-Dharwad twin city is second largest city in Karnataka next to Bangalore. This city besides being a big trading centre and hub of IT also noted educational centre. Since city is also fast growing in terms of trade and industry, the size of the railway travelling public is also increased. Presently two intercity trains are running between Hubli and Bangalore which starts from Hubli Junction. Dharwad is just 20 km. away from Hubli and the people are consistently demanding the extension of intercity till Dharwad. I have also taken up this matter from GM South Western Railway to Railway Ministry many times. There have been agitations by public. This demand is genuine and well founded. Unfortunately so far the railway has not opened its eyes to this public outcry.

There has been a consistent demand by Railway travelling public in Hubli- Dharwad for new night trains from Hubli to Bangalore and Hubli to Mumbai. The traffic density on these lines has increased considerably. Even after continuous appeal from the public, the railway has not cared to honour this demand and hence people are getting restless.

There is also demand for change of timing of Ranichannamma Express. Since train No. 6590, 6589 is not running in time and hence people are pressing for termination of this train at Miraj instead of Koilapur. The root cause for its running behind the schedule time is unnecessary extension up to Koilapur. For this reason it is many times suggested to SWR to run Ranichannamma at 10 pm from both Bangalore and Hubli.

I also would like to urge upon Govt. about some of the following matters relating to South Western Railway Hubli.

Hubli-Ankofa SMew - Broadgauge Line," This is a dream project capable of ushering in a new era of economic growth of the region is almost on the edge of being approved by G.O.I. In this background, it is requested

* The speech was laid on the Table

substantial funds to be earmarked for the works in the financial year.

Maintenance and Cleanliness in trains and railway stations : There are serious complaints from the public about maintenance and running of the many trains relating to SWR. Most of the bogies are very dirty and periodical cleaning is not taken up For example Morning intercity train running between Hubli and Bangalore is almost a bundle of many irregularities like the train always running behind the schedule, the nuisance of the hawkers and non-attending of the railway staff to the cries of the passenger. The same is the fate of many other important Express trains like Ranichannamma, Goa Express and other trains running between various destinations. The menace of the passengers rushing into reserved bogies has become a common feature to which the coach conductors and TTs are just mute spectators. That is why the people are complaining. This all happens with their connivance. I have been repeatedly bringing it to the railway authorities but nothing is done to improve the system. I urge upon the Railway Ministry to immediately do something for maintaining cleanliness in the railway bogies and for this to ensure periodical cleaning of the bogies of the trains, which have a long run.

Neglecting of Local MPs by SWR : I would also like to bring it to the notice through you Sir that the SWR authorities are not inviting the local MP for various programmes they organize to mark the launching of various developmental projects. They seem to be not serious about the protocol guidelines issued by the Government from time to time. Even they seem to have no courtesy in intimating about such programmes to local MP and other representatives of the people. Recently I came to know on reading newspaper the General Manager of SWR himself inaugurated many events to which I was not even formally invited leave away requesting for my presence in the function. This sends very wrong signals to the public that the local representatives are not with the developmental activitities of the Railways. The serious note of this is to be taken by the Government.

In view of the above, I urge upon the Government to take the serious note of all these demands and set right present inconvenience of the public.

SHRI PRABODH PANDA (MIDNAPORE): Hon. Chairman, Sir, this is a debate on the Supplementary Demands for a certain amount of money. So, the scope is very limited.

MR. CHAIRMAN: There is a very limited scope of this discussion.

SHRI PRABODH PANDA : That is what I am telling. So, there is a very limited scope of having a discussion on this.

At the same time, I must appreciate the hon. Minister's performance that he has tried to put the railways in the right track. I appreciate his ideas particularly for the benefit of the backward sections of our country in the matter of railways. But the idea is not reflected in different sectors.

First, I am coming to the Supplementary Demands. Though it is limited, yet it is seen that it confines only to five Zonal areas. So, it is discriminatory. The problems of the other Zones have not been taken up for consideration. The South-Eastern Railway, the Eastern Railway have all been left out. Whatever may be the limited scope of the Supplementary Demands, it should not be discriminatory. That is my first point.

Now, I come to the land problems. I generally appreciate and endorse the move taken by the Railways to recover its land from the encroachers. But the fact remains that – Shri Lalu ji and Shri Velu ji are aware of the fact – in the railway lands near

different railway stations, a huge population is staying there not right now but the people are staying there for decades together. So, if you take them and put them in the same bracket as encroachers, the problem will not be solved. Thousands of people are staying.

I would like to refer to the Kharagpur railway station. The hon. Minister is aware of the fact that not less than 30,000 panelists are staying in the railway land. They have come from their land and settled there from the very inception of the Kharagpur Railway Junction. If you evict them from the railway land, then another social problem will come up. So, you have to think over it.

I would now refer to the Acts and Bill that have been passed in this House itself with regard to Delhi. In the Delhi Municipal Corporation area, marginal farmers, marginal sections, downtrodden people are staying for decades together. We have passed some sort of a Bill in favour of them. So, the Railways should also think of its matter on par with this. In respect of the poor people who are residing in the railway land for decades together, their problems should be take up for right consideration.

Secondly, about leasing out of the land, I would like to say this. You are leasing out the land for commercial purposes. It is understood. [R60]

But, commercial purpose does not mean that poor people will not get the benefit. In Khadakpur railway station, when Shrimati Mamata Banerjee was the Minister, dismantling took place like anything. A promise was given that when the complex will come up, poor people will have a proper place. Now that the complex has come up, but the rent is so much that no poor person or small businessman will this opportunity to take a stall in the complex itself. So, the rates of the Railway built houses should be reviewed. Huge railway shops are lying vacant in Sealdah, but nobody is coming to have them. For taking these railways stalls, lakhs of rupees are required. So, don't put everything in the same bracket. You are for the joint venture, but not for the poor person, not the poor businessman and not even the middle businessman. For hawkers and middle businessmen, should be considered. That is my appeal.

Secondly, it is good that some money has been allocated for building new coaches, second class coaches. But, even in new coaches, for coaches which ply not more than 400 kms., no toilet facility is there. When you manufacture second class coaches, please bear in mind that some coaches should be constructed where the toilet facility should be there.

Sir, I am putting another problem before you. There are some junctions such as Kharagpur. This railway junction is situated in a higher place, while the municipality is located in a lower place. So, no planning is possible there. There is no coordination between the local administration and the Railway Administration. So, this problem can be solved if the Railway Administration and the local municipality administration of this area can be clubbed together. They can be converted into a corporation. Whether Railway is the real authority or the Urban Development Department is the real authority – I don't know. I am putting up this problem now so that, that area can be upgraded to a corporation and the people can be benefited.

Now, I come to point of quarters. Huge quarters of Railwaymen have been dismantled, but no new quarters are coming up. Road, drainage system, lights – all are in a bad shape. So, you should take into consideration all these things.

Another point is about doubling. When the full Budget will come, we will put everything before you and I thank Laluji who has approached us with happiness so that we can write to him so that everything may be taken into consider in the Railway Budget. You see that are servay works which are being done for doubling from Kharagpur to Mednipur. You are aware of the situation. You know it better. So, I think in the coming Budget, this part of the doubling should be taken up. All these things were all that I had to say. For more things that I have to say, I must write to the Railway Minister. With these words, I conclude, Sir.

SHRI KHAGEN DAS (TRIPURA-WEST): While participating in the discussion on the Supplementary Demands for grants for 2007-08 on Railways, at the outset I would like to say that Indian Railways is the symbol of our National Integration. This basic aspect has not been given due importance in the past 60 years of independence. It is unfortunate that Railway Ministry could not come out from the national outlook for providing desired benefit of this most important mode of communication to the far-flung areas of the country. Had such action been taken on time, many of our present day problems on National Integration would not have arisen.

Here I can cite one glaring example of discrimination.

In North East States, Railways line is less than 1 km. per 100 sq. km. which is less than half of national average. As many as seven States Capitals of North East Region are yet to be connected with rail. The region is most backward in communication

and there is a sense of neglect and deprivation amongst the people of the region. The people who are at the helm of affairs at the Centre do not ready to take lesson from the past.

In this connection, I would like to draw the attention of the Hon'ble Railway Minister to the commitments given in the 'National Common Minimum Programme' of the UPA Government. I quote " All North Eastern States will be given special assistance to upgrade and expand infrastructure". I hope the UPA Government must be sincere to its commitment.

Coming to my state Jaipur, the Railway line has come upto Man and construction of railway line upto Agantala is in progress but despite being "National Project' there has been time overrun.

---

*The speech was laid on the Table

Extension of this line beyond Agantala upto Subroom has been a long standing demand of the people of Tripura. Once Subroom is connected, it would facilitate connection of the North Eastern Region with the Chittagong part of the Bangaladesh and with this link in position, Tripura can become the gate way for trade and commerce to other South East Asian countries.

Under BIMSTEC & SAFTA, India has entered into trade agreements with the neighbouring countries which includes Bangaladesh. This would ensure substantial flow of goods across international borders in the North Eastern Region and to take care of this growth in traffic. The Agankla-Subroon-Chittagong line has become a necessity.

North East Region including Tripua has been confronting with the anti-national insurgency problems for the three decades. It is admitted fact that backwardness and under-development is one of the root cause of this insurgency problem. Speedy development of modern system of connectivity can bring a sea-change in this region.

The Standing Committee on Railways also recommended that – I quote "The expansion of Rail network in the North Estate Region is imperative for socio-economic developments from strategic relevance.

It may be mentioned here that the North Eastern States are economically must backward. In spite of this, the Left front Government of Tripura has agreed to bear 15% of the total estimated cost of the project.

Rail connectivity can play a vital and pivotal role to remove the cloud of uncertainty and the sense of deprivation prevailing in the minds of the people and therefore considering the paramount importance of this line for the socio-economic development of the backward region and given its strategic importance. The extension of the line up to Subroom must to be immediately taken up.

SHRI S.MALLIKARJUNAIAH (TUMKUR) :- Sir, Hon'ble Railway Minister has discriminated the state of Karnataka while giving approval to various railway projects, including electrification, gauge conversion and doubling the railway lines. Several railway projects are pending before the Railway Ministry for the last 15-20 years.

Hence, I humbly request the Hon'ble Railway Ministry to consider some of the most important railway projects in this Supplementary Demands for Grants (Railways) 2007-08.

Sir, doubling of the Yaswantpur-Tunkur railway line was announced during the year 1991, when Shri Jafar Sharif Ji was in the helm of affairs. But this work is yet to be completed. The work is going on at a snail's pace and it has created lots of inconvenience to the people. So this work should be completed as early as possible. Despite my repeated requests the Railways has not taken up the electrification work of Tumkur-Yaswantpur railway line. Since Tumkur is only 70 Kms. away from Bangalore the number of travellers in this route has been increasing gradually.

Near Upparahalli in Tumkur a R.O.B should be constructed for the convenience of 50 thousand people living in this part of the city. Both the old and new lay outs of the city are very much crowded.

All the railway stations situated between Yaswantpur-Tumkur-Arasikere should be made 'Model' stations. Gates should be constructed at all the railway crossings. Number of passenger travelling between Banasandra and Tumkur is also increasing. That is why more trains should introduced in this route.

---

*English Translation of the speech laid on the Table in Kannada

Since good number of school and college going students are commutting all the trains including Express trains should have a stoppage at Karadi station at least for 2 minutes. Necessary instructions should be given to concerned authority.

Apart from this at least 4 more general bogies should be attached to the Karnataka Express trains running between New Delhi and Bangalore city. As far as the ambitious Bangalore Metro Rail Project is concerned the process of work is very slow due to lack of funds. Hence more funds should be released to speed up of this project.

I hope the Hon'ble Railway Minister would consider all these genuine demands of my people and I also urge upon the Railway Minister take necessary steps to complete all this projects without further delay. Hon'ble Railway Minister should consider all these genuine demands of my people.

Once again I urge upon the Hon'ble Railway Minister to complete all these projects without any further delay.

श्री संतोष गंगवार (बरेली): सभापति जी, हम उम्मीद करते थे कि माननीय मंत्री जी यहां पर रहेंगे, क्योंकि दो महीने के बाद फरवरी में फिर वे नया बजट पूस्तुत करेंगे और जैसा लोग बता रहे हैं कि इसके आगे चुनाव होगा, इसलिए वे एक ऐसा बजट पूस्तुत करेंगे, जिसमें बहुत सारी लुभावनी बातें होंगी। जैसा अभी माननीय मंत्री जी कह रहे थे, यह हम जानते हैं कि ये तो अनुपूरक मांगों का बजट है और यह एक आवश्यकता है। हम इसको समझते हैं और इसके ऊपर कोई टिप्पणी करने की आवश्यकता हम महसूस नहीं करते हैं। अनुपूरक रूप में जो भी आवश्यक है, उसको पूरा किया जाये और उसको पास किया जाये। पर कुछ बातों की ओर हम जरूर ध्यान दिलाना चाहेंगे। मैं समझता हूं कि शायद अपने कमरे में बैठकर माननीय मंत्री जी मेरी बात निश्चित रूप से सुन रहे होंगे। 20 हजार करोड़ रुपये के लाभ की उपलब्धि और उसके साथ में गत वर्ष जो बातें माननीय मंत्री जी ने उल्लेख कीं कि तेज रफ्तार की लम्बी गाड़ियां, साधनों का अधिकतम उपयोग, संचालन में तालमेल, गतिशीलता, बाजार की अधिक ग्राहकोन्मुखी नीति, बजट में बढ़ोत्तरी, माल भाड़े में कटौती, कम खर्च, व्यय में कमी, मुनाफायुक्त निवेश, ये बातें माननीय मंत्री जी ने हम लोगों के सामने यहां पर पूस्तुत की थीं, पर कुछ बातें इसके बाद भी समझ में आती हैं, जैसे उन्होंने कहा कि यह चमत्कार है कि बिना किराया बढ़ाये, हम ये सारे काम कर रहे हैं।

पर एक बात जरूरत समझ में आती है कि 150 साल पुराना हमारा जो ढांचा है, इस ढांचे का अगर नवीनीकरण नहीं किया, इस ढांचे को अगर हमने दुरुस्त नहीं किया तो आने वाले समय में क्या समस्या रहेगी, इसको हम समझ सकते हैं। जब हमें इतना लाभ था तो पिछले वर्ष ही योजना आयोग से रेल मंत्रालय ने 8100 करोड़ रुपये की सहायता मांगी थी और यह बात सही है कि उससे पिछले वर्ष में 6800 करोड़ रुपये की सहायता मिली थी और इस वर्ष में, जो वर्ष चल रहा है, 7300 करोड़ रुपये योजना आयोग ने माने और दिये और यह कहा कि 500 करोड़ रुपये आप किराया बढ़ाकर लें। हमें यह लगता है कि जब हम मुनाफे में चल रहे हैं तो फिर क्या हम सब्सिडी की ओर ध्यान दें? रेल मंत्रालय क्या सब्सिडी की ओर ध्यान देगा और सब्सिडी की चिन्ता करेगा? यह रेल मंत्रालय चाहे आज न कहे, हम जब फरवरी में अपनी बात रखें, तब उनको इस ओर ध्यान देना चाहिए और इस ओर बताना चाहिए, क्योंकि हम यह जानते हैं कि जो भी आय रेलवे की हुई, इसमें 75 प्रतिशत आय माल भाड़े की ढुलाई की है। इसमें भी एक तथ्य सामने है कि 85 परसेंट जो रेवेन्यू मिला है, वह सरकारी चीजों की ढुलाई का मिला है। यह तथ्य भी अगर दिमाग में रहेगा तो देशवासियों की समझ में आयेगा कि रेलवे के लाभ में जाने का कारण क्या है। देश में इफ्रास्ट्रक्चर बढ़ रहा है, विदेशी मुद्रा का भंडार बढ़ रहा है, एन.डी.ए. की सरकार ने जो एक व्यवस्था बनाई और पूरा इतना सारा काम किया, पूरे देश में सड़कों का जाल बिछाया गया, इसके कारण ट्रांसपोर्टेशन बढ़ा और ट्रांसपोर्टेशन की वजह से रेल की आमदनी भी बढ़ी, इसको स्वीकारना चाहिए।

पर एक बात और समझ में आनी चाहिए कि अगर वर्तमान रेल की व्यवस्था के बारे में जो कुछ माननीय रेल मंत्री कह रहे हैं, उन्होंने पांच वर्ष की प्लानिंग दी है और इस पांच वर्ष की प्लानिंग के लिए तीन लाख करोड़ रुपये की आवश्यकता है। रेल का जो सुधारीकरण होगा, जो सारी बातें होंगे, इसमें तीन लाख करोड़ रुपये की सुधार के लिए आवश्यकता होगी। ये तीन लाख करोड़ रुपये की व्यवस्था कैसे करेंगे, कहांसे करेंगे, ये इसके हिसाब से बात करके आपको तय करना पड़ेगा।

यह बात सही है कि प्रगति हो रही है, प्रगति दिखाई दे रही है और इसमें मंत्री जी को श्रेय मिल रहा है। हमें इसमें कोई शिकायत नहीं है। मंत्री जी और बढ़कर काम करें। आज की राजनीति के अन्दर और देश के अन्दर दो गुणा दो चार नहीं होता है, आठ और दस होता है, हमारी प्रगति इसी हिसाब से हो। पर हमें देखना चाहिए कि दुनिया के कौन से देश रेल की प्रक्रिया में हैं। हम अन्य देशों की बात नहीं कर रहे हैं, हम केवल यह कहना चाहते हैं कि चीन के साथ हम जरूर मुकाबला करें, क्योंकि चीन की समस्याएं हमसे अलग नहीं हैं, एक जैसी हैं। पर चीन के अन्दर एक बात हो गई है कि वे अपने विकास को बढ़ावा तो देते हैं, पर वहां के रेल मंत्री व्यक्तिगत रूप से अपनी नहीं थपथपाते। अन्तर में थोड़ा सा संदेह है, मैं इसलिए बताना चाहूंगा, इस अन्तर को हम अगर समझ लेंगे तो जो बजट पेश करेंगे, माननीय मंत्री जी इस बात को ध्यान में रखेंगे कि इस अन्तर कैसे आगे बढ़ायें। भारत में आज रेल 80 से 100 किलोमीटर की रफ्तार पर चल रही है।[R61]

चीन में वही रेल दो सौ किलोमीटर की रफ्तार पर चलती है। चीन का लक्ष्य है कि वर्ष 2020 तक तीन सौ किलोमीटर रफ्तार की ट्रेन तैयार करेंगे। भारत के अंदर मालगाड़ी पच्चीस किलोमीटर प्रतिघंटे की रफ्तार से चलती है, जबकि चीन में इसके औसत चलने की रफ्तार 32 किलोमीटर प्रतिघंटा है। वर्ष 2005-06 में हमारे पास दो लाख 22 हजार 379 वैगन थे, जबकि चीन के पास 5 लाख 48 हजार 368 वैगन थे। भारतीय रेल के पास 7 हजार 9 सौ 10 इंजन हैं, जबकि चीन रेल के पास 17 हजार 4 सौ 73 इंजन हैं। एक मामले में हम थोड़ा सा आगे हैं। रेल ट्रैक के विद्युतीकरण में हम 27 प्रतिशत हैं जबकि चीन 26 प्रतिशत है। वैगन लोडिंग-अनलोडिंग में हमारे यहां चार से पांच घंटे लगते हैं, पर चीन में बिल्कुल यांत्रिक उपकरण प्रक्रिया है, जो कंप्यूटराइज्ड है, उसमें मात्र 45 मिनट लगते हैं। हमारे देश के अंदर ट्रैफिक मैनेजमेंट का कंप्यूटरीकरण किया जा रहा है, तो मैं कहना चाहूंगा कि चीन में ट्रेन का टर्न एराउंड एक और दो दिन का है जबकि भारत में टर्न एराउंड चार और पांच दिन का है।

महोदय, एक और खास बात है। चीन हर साल 1 हजार किलोमीटर नयी रेल लाइन बिछाता है, जबकि हम दो सौ किलोमीटर प्रतिवर्ष लाइन बिछा रहे हैं। चीन ने हाई-स्पीड रेल पटरी बनायी है, जो 6 हजार किलोमीटर की है और जो 3.8 बिलियन डालर की है। यह मैं इसलिए कहना चाहता हूं क्योंकि टेक्नालॉजी में हमारा देश बहुत आगे है। टैक्नालॉजी में हमारा देश चीन से आगे है। इसके बाद भी इस दिशा में हम जब पीछे हैं, तो कैसे हम तरक्की करेंगे? हम मानते हैं कि वर्ष 2020 से 2025 के बीच हम पहले तीन-चार देशों में होंगे, लेकिन उसके लिए अगर इस ओर ध्यान नहीं दिया, तो कैसे बात बनेगी?

महोदय, मैं कुछ बातों की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहूंगा। माननीय मंत्री जी ने यहां भाषण दिया था कि बिहार की हरी पत्तेदार सब्जियां दिल्ली में बिकेंगी। शायद उनको स्मरण न हो, इसलिए मैं उनको स्मरण करा रहा हूं कि अगले बजट में वे इस ओर ध्यान दें। उन्होंने कहा था कि यहां पर कुल्हड़ में चाय मिलेगी और कई सारे काम

होंगे। यह तो वे जाने कि क्या होगा, पर मैकडोनाल्ड और बाकी दूसरी चीजें हमने जरूर वहां देख ली हैं कि सब बहुत अच्छे ढंग से काम कर रहे हैं।

महोदय, मैं कहना चाहूंगा कि माननीय रेल मंत्री जी देश की जनता आप पर कुछ विश्वास करती है और भरोसा करती है कि आप जैसा कहेंगे, उसी के हिसाब से काम होगा। पर कुछ बातें बिल्कुल ऐसी समझ में आ रही हैं और अगर हमने उनकी ओर ध्यान नहीं दिया, तो लगेगा कि हम रेल के मामले में पीछे जा रहे हैं। जब छठा पे-कमीशन आप लागू कर देंगे, तो कितना पैसा आपको रेल कर्मचारियों को देना पड़ेगा और उस समय आपकी आर्थिक स्थिति कैसी होगी? इसका भी आप ध्यान करें। पिछला इतिहास बताता है कि हर पे-कमीशन लागू होने के बाद आर्थिक स्थिति का जायजा रेल मंत्रालय लेता है कि हमारी आर्थिक स्थिति क्या है? देश की आबादी बढ़ रही है, पर रेल के अंदर रेलकर्मियों की संख्या निरंतर कम हो रही है। ये आंकड़े सत्य हैं, इसको झुठलाया नहीं जा सकता। आप यह कह सकते हैं कि कंप्यूटरीकरण हो रहा है, यांत्रिकीकरण हो रहा है, आम-आदमी का काम नहीं है। जिस देश की आबादी सौ करोड़ से ऊपर है, वहां अब से पांच-सात साल पहले जितने इंप्लाई थे, उनको हम निरंतर क्यों कम करते जा रहे हैं? माननीय मंत्री जी ने इस ओर अगर ध्यान नहीं दिया तो जो इस देश की जनसंख्या के साथ समस्या जुड़ी है, इस समस्या को भी ध्यान में रखकर माननीय मंत्री जी को देखना चाहिए कि इसका हल क्या है और इसको कैसे दुरूस्त करेंगे?

महोदय, दो-तीन छोटी-छोटी बातें और कहना चाहूंगा। माननीय मंत्री जी बयान दें कि रेलवे के रसोइयों को मिलेगी फाइव स्टार होटलों की ट्रेनिंग, इसके तहत उन्हें होटलों में काम करने जैसी ट्रेनिंग मिलेगी। हमारी रेल में कितने लोग चलते हैं? हमारे यहां तीस करोड़ से ज्यादा लोग गरीबी रेखा के नीचे रहते हैं, वे फाइव स्टार का क्या खायेंगे? चलती ट्रेन में यात्रियों के साथ हादसों में इजाफा निरंतर अखबारों में आता है। यूपी में रेलवे ट्रैक 9 हजार 2 सौ 27 किलोमीटर है। वहां 21 रेलवे यार्ड, 750 ट्रेनें, 12 लाख यात्री रोजाना चलते हैं और जीआरपी का स्टाफ 6 हजार है। ऐसी स्थिति में ढाई सौ ट्रेनें ऐसी हैं जिनकी देखभाल नहीं होती है। उन्हें भगवान सहारे छोड़ देते हैं। ट्रेन के अंदर चाहे कुछ भी घटना-दुर्घटना होती रहे। आज इस ओर ध्यान देना बहुत आवश्यक है। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा कि हिंदुस्तान एसी वन, एसी टू या एसी थ्री में नहीं चलता है, हिंदुस्तान जनरल डिब्बों में चलता है। जनरल डिब्बे कम होते जा रहे हैं, तो ऐसे में वह टू-टायर में सफर करता है। [p62]

अगर आप वहां पर टॉयलेट्स और अन्य सारी चीजें देखें तो आपको लगेगा कि बहुत बदलाव की आवश्यकता है। मैं चाहता हूं कि इन सारी बातों पर माननीय मंत्री जी विचार करें और भविष्य में जब अपना बजट रखें, उसके लिए मैं दो बातों की ओर उल्लेख करूंगा - एक, अब आपने खान-पान की व्यवस्था आईआरसीटीसी के हवाले कर दी। जो ठेकेदार वर्षों से काम कर रहे थे, उनके साथ जो वैंडर्स थे, उस सिस्टम को आपने बंद कर दिया जिससे उनके पास काम खत्म हो गया। आप हर स्टेशन पर पता करें कि ऐसे कितने वैंडर हैं जो पांच, दस साल से काम कर रहे हैं। उनकी ओर ध्यान दें और उन्हें सही दिशा देने का काम करें।

इस देश में कुलियों की भी अच्छी-खासी संख्या है।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Please conclude.

SHRI SANTOSH GANGWAR: Sir, I will just take two minutes.

MR. CHAIRMAN: There are yet 40 Members to speak today.

श्री संतोष गंगवार :कुलियों के बारे में आप हमेशा चिन्ता करते हैं। मैं चाहता हूं कि कुलियों को भी सहायता देने की बात करें, एक निर्देश दें।...(व्यवधान)

मैं अन्य बातें नहीं कहना चाहता। मैं केवल एक ही बात कहना चाहूंगा कि सब माननीय सदस्य आपको अपने क्षेत्र की बहुत सी समस्याएं बताते हैं। जिस दिन माननीय मंत्री जी मिलते हैं तब हम भी उन्हें अपने क्षेत्र की समस्याएं बताते हैं। मेरा निवेदन है कि हम जो समस्याएं आपको लिखकर दें, बताएं, हमें उनका फॉलो-अप मिले कि आपने यह बात बताई थी, इसका यह असर हुआ और इस पर यह कार्यवाही हो रही है। मैंने पिछले बजट के दौरान भी कुछ लिखकर दिया था, लेकिन मुझे एक बात का भी जवाब नहीं मिला। मैं आज भी उस पर समय नष्ट नहीं करूंगा, मैं उस सारे विवरण को आपके लिए यहां प्रस्तुत कर रहा हूं और चाहता हूं कि इनके बारे में हमें जवाब मिले कि इसपर यह कार्यवाही हो रही है, जिससे हम अपने क्षेत्र में जानकारी दे सकें कि हमने इस समस्या को उठाया था।...(व्यवधान)

अभी राम कृपाल जी ने बहुत लम्बा-चौड़ा भाषण दिया। विशेष बात यह है कि हमारे अधिकांश रेल मंत्री एक ही सूबे और उसके असपास के रहे हैं। लेकिन उसके बाद भी ऐसा लगता है कि उस सूबे की समस्याएं हल नहीं हुई हैं।...(व्यवधान) हम चाहते हैं कि अगर आप उस सूबे से उठकर पूरे देश की बात करें तो लगेगा कि रेल वास्तव में सही दिशा में चल रही है और उसके हिसाब से काम कर रही है। मैं अपने क्षेत्र की मुख्य समस्याओं को सभा पटल पर रखता हूं और उम्मीद करता हूं कि हमें इनका जवाब मिलेगा।

*माननीय रेल मंत्री महोदय, मेरे क्षेत्र से संबंधित कुछ मुख्य समस्याओं के शीघ्र समाधान व उपयुक्त कार्यवाही की मांग करता हूँ। ----

बरेली (उ0 प्र0) पूर्वोत्तर रेल का इज्जतनगर में डिब्बा सुधार व केन निर्माण कारखाना है जो कार्य के अभाव में बंद होने की दिशा में है। पहले यहां पर 1000 से ज्यादा कर्मचारी कार्यरत थे परन्तु इनकी संख्या निरंतर कम होती जा रही है। जबकि रेल द्वारा इस स्थान के लिये कोच फैक्ट्री बनाये जाने हेतु सर्वाधिक उपयुक्त स्थान माना गया तथा राजनैतिक कारणों से फैसला नहीं हो पाया, आग्रह है कि इस ओर ध्यान दे तथा शीघ्र किसी उपयुक्त कारखाने की घोषणा की जाये। इसी से जुड़ा हुआ कार्य इज्जतनगर वर्कशाप से बरेली जंक्शन तक तत्काल अमान परिवर्तन कर जोड़ने की कार्यवाही की जाये।

पूर्व में (गर्मियों) दिल्ली - मुरादाबाद - बरेली - लखनऊ के मध्य शताब्दी ट्रेन चलाई गई थी जिसको ट्रेनो को जो बरेली नहीं आ पाती है, इन सभी को चनहेटी रेलवे स्टेशन पर रोका जाये तथा चनहेटी को बरेली कैन्ट के रूप में विकसित किया जाये । यह मांग काफी पहले से की जा रही है।

लखनऊ - मुरादाबाद के मध्य कइ ट्रैने व्हाया चनहेटी - चंदौसी - मुरादाबाद चल रही है। इन सभी ट्रेनों को जो बरेली नहीं आ पाती है, इन सभी को चनहेटी रेलवे स्टेशन पर रोका जाये तथा चनहेटी को बरेली कैन्ट के रूप में विकसित किया जाये। यह मांग काफी पहले से की जा रही है।

दिल्ली - मुरादाबाद रेल लाइन दोहरीकरण प्राथमिकता के आधार पर समय-सीमा तय करते हुए पूरा किया जाये।

â€¦ This part of the speech was laid on the Table.

काठगोदाम लालकुंआ - बहेड़ी - कोसी - मथुरा मार्ग का प्रस्तावित अमान-परिवर्तन प्राथमिकता के आधार पर समय सीमा तय करते हुए प्रारम्भ कर पूरा किया जाये।

बरेली - पीलीभीत - मैलानी - लखीमपुर - लखनऊ मार्ग का अमान परिवर्तन आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए शीघ्र प्रारम्भ कर पूरा किया जाये।

बरेली महानगर के अंतर्गत इज्जतनगर, हार्टमैन, कटघर (श्मशान भूमि) रेल क्रासिंग पर आर0 ओ0 बी0 (रेल ओवर ब्रिज) की आवश्यकता को देखते हुए प्राथमिकता के आधार पर पूरा किया जाये।

बरेली श्यामगंज रेलवे स्टेशन का उपयोग नहीं हो रहा है खाली जमीन पर काफी अतिक्रमण है। यह शहर के मध्य स्थित है। अतिक्रमण तत्काल समाप्त कर इस स्थान में कमार्शियल काम्पलेक्स बनाया जाये।

बरेली महानगर है इसकी आबादी को ध्यान में रखते हुए शहर के मध्य सिटी बुकिंग एजेन्सी खोली जाये।

बरेली जं0 पर प्लेट फार्म नं0 2 और 4 पर टीन शेड डाला जाये। यहां पर टीन शेड नहीं होने यात्रियों को भारी परेशानी होती है।

अन्य कुछ मांगे जो मुझे अपने संसदीय क्षेत्र से प्राप्त हुई है वे मैं संलग्न कर रहा हू।

बरेली से कानपुर तक के लिए ब्रॉड गेज की ट्रेन वाया लखनऊ चलवाई जाये। अभी तक वाया कॉसगंज चल रही ट्रेन मीटर गेज् की है जिसमें दूरी समय पैसा अधिक होता है।

अमान परिवर्तन के कारण मीटर गेज की सभी ट्रेने सिर्फ मथुरा तक जा रही है आगरा तक जाने वाली मीटर गेज की कोई ट्रेन वर्तमान में नहीं है अत् बड़ी लाईन पर बरेली आगरा (वाया चंदौसी) पैंसेजर की संख्या बढ़ाई जाये साथ ही आगरा तक एक्सप्रस भी वाया चन्दौसी उपलब्ध कराई जाये।

बरेली से लखनऊ तक सुबह के समय एक इंटर सिटी एक्सप्रेस चलाई जाये। वर्तमान में चात्री सुबह के समय पंजाब डुप्लीकेट या किसान एक्सप्रेस में स्थान उपलब्ध न हो पाने के कारण स्लीपर क्लास में बैठकर जाते हैं जिस कारण 250 रू0 पेनाल्टी का भय दिखाकर टी.टी.ई द्वारा यात्रियों से अवैध वसूली की जाती है।

ट्रेन नम्बर 3289 जो राजेन्द्र नगर (पटना से आगे) से चलकर जम्मूतवी तक जाती है का स्टॉपिज बरेली नहीं है यह ट्रेन लखनऊ से छूटकर सीधी मुरादाबाद रूकती है। इस ट्रेन का स्टॉपिज बरेली भी किया जाये तथा इसके चलने के दिन भी बढ़ाये जाये, ताकि बरेली वासियों को जम्मूतवी तक वैष्णों देवी यात्रा के लिए एक ट्रेन मिल सके।

माननीय अटल बिहारी जी के निर्वाचन क्षेत्र से लखनऊ जम्मूतवी सुपर फास्ट एक्सप्रेस चलायी जाये वर्तमान में लखनऊ के पीछे से जम्मूतवी तक आने वाली ट्रेनें घंटों लेट रहने के कारण यात्रियों को भारी असुविधा का सामना करना पड़ता है। आप जम्मूतवी के लिए लखनऊ से बनकर चलने वाली ट्रेन नहीं है।

बरेली से मेरठ आने जाने के लिये यात्रियों को एकमात्र ट्रेन नौचन्दी एक्सप्रेस के लिये सारी रात जागना पड़ता है चूंकि मेरठ व्यापार के लिये महत्वपूर्ण स्थान है इस कारण सुबह के समय एक एक्सप्रस ट्रेन बरेली से या लखनऊ से मेरठ के लिए चलाई जाये।

दिल्ली लखनऊ वाया बरेली एक जनशताबदी एक्सप्रेस व एक सुपरफास्ट ट्रेन भी चलवाई जाये ताकि बरेली के लोग कम किराया व समय में इन स्थानों तक पहुंच सके।

ट्रेन नम्बर 4115 इलाहाबाद, हरिद्वार एक्सप्रेस के दिनों की संख्या बढ़ाकर इसे रोजाना कर दिया जाये ताकि यात्रियों को और अधिक सुविधा मिल सकें।

बरेली को कानपुर से जोड़ने के लिये एक नये रूट पर सर्वे कराया जाये वर्तमान में कानपुर, फरूखाबाद के बीच आमान परिवर्तन कार्य बहुत तेज गति से चल रहा है इधर बरेली से मीरानपुर कटरा तक ब्रॉडगेज की लाइन पहले से ही है। यदि मीरानपुर कटरा से फरूर्खाबाद (लगभग 75 कि0मी0)का सर्वे करा कर निकट भविष्य में इसको ब्रॉउगेज से जोड़ दिया जाये तो उत्तर प्रदेश की सबसे बड़ी व्यापारिक मण्डी कानपुर से बरेली तक व्यापार व यात्रा से रेलवे को भारी मुनाफा होगा।

यदि रेल विभाग यह कहता है कि कोचों का अभाव है तो यह उल्लेख करना समुचित होगा कि बरेली में त्रिवेणी एक्सप्रेस लगभग 20 घंटे तक लखनऊ से चंडीगढ़ एक्सप्रेस 14 घंटे पुष्पक एक्सप्रेस लगभग 10 घंटे खड़ी रहती है। साथ ही लखनऊ में कई अन्य ट्रेनें 10 से लेकर 16 घंटे तक खड़ी रहती है यदि इन्हें ट्रेनों को बरेली लखनऊ के बीच चला दिया जाये तो यात्रियों को सुविधा तथा रेलवे को आमदनी होगी।

मान्यवर मुझे आशा ही नहीं पूर्ण विशवास है कि आप उक्त विषयों को जनहित में उठावेंगे तथा रेल बजट में संशोधन कराने हेतु कारगर कदम उठायेंगे ऐसा मेरा विश्वास है।

मान्यवर, बरेली/पुरी/भुवनेश्वर के बीच नीलांचल एक्सप्रेस 8476 जो दिल्ली से वाया कानपुर से लखनऊ होते हुए लखनऊ करवाने की कृपा करें। इस निवेदन हेंतु निम्न तथ्यों को प्रेषित करता हूं।

बरेली में भारत सरकार के निम्न बडे प्रतिष्ठान हैं -

एयर फोर्स, बरेली

थल सेना

भारतीय पशु-चिकित्सा अनुसंधान संस्थान

केन्द्रीय पक्षी अनुसंधान संस्थान

स्वयं रेल विभाग

बी.एस.एफ

इफको आवला

भारतीय पशु-चिकित्सा अनुसंधान संस्थान, इज्जतनगर में अनेक छात्र उड़ीसा, पश्चिम बंगाल, बिहार इत्यादि के अध्ययन करते है।

दिल्ली से भुवनेश्वर के लिए निम्न रेलगाड़ियों चलती हैं।

नई दिल्ली पुरी एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 2816 वाया कानपुर-इलाहाबाद

नई दिल्ली पुरी एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 8476 वाया कानपुर-लखनऊ

नई दिल्ली पुरी एक्सप्रेस, पुरूषोत्तम, गाड़ी संख्या 2802 वाया कानपुर-इलाहाबाद

निजामुदीन भुवनेश्वर एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 8406 वाया मथुरा-आगरा

नई दिल्ली भुवनेश्वर राजधानी एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 2422 वाया कानपुर-मुगलसराय

निजामुदीन भुवनेश्वर एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 8478 वाया मथुरा-आगरा

उपरोक्त वर्णित में से कोई भी रेलगाड़ी बरेली होकर नहीं गुजरती है। आपसे विनम्र अनुरोध है कि कम से कम नई दिल्ली पुरी एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 8476 जो कि नई दिल्ली से कानपुर होते हुए लखनऊ से गुजरती हुई भुवनेश्वर जाती है। उसका रूट नई दिल्ली के बजाय कानपुर से बरेली होती हुई लखनऊ से गुजरते हुए भुवनेश्वर को किया जाना ही न्यायोचित और न्यायसंगत होगा, जिससे कि बरेली में अध्ययनरत छात्रों के अतिरिक्त दिल्ली-बरेली से लखनऊ के बीच के शहर कस्बों गांव की जनता को भी पुरी तक पहुंचाने के लिए एक बहुमूल्य यात्रा का अवसर मिल सकेगा।

आशा है आप इस पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करते हुए रेलगाड़ी नई दिल्ली-पुरी एक्सप्रेस नीलांचल एक्सप्रेस 8476 का रूट नई दिल्ली से बरेली होते हुए लखनऊ से गुजरते हुए पुरी/भुवनेश्वर के लिए आदेश पारित करके कृतार्थ करेंगे।

आपके संज्ञान में लाना है कि बरेली महानगर के मोहल्ला गढ़ीनाथ के मुख्य मार्ग पर निकास हेतु उत्तर रेलवे की पुलिया संख्या 103 निर्मित है जिसके ऊपर से रेलवे लाईन गुजरती है और नीचे से जनमानस का आवागमन रहता है। यह पुलिया काफी पुरानी है और अत्यधिक संकरी है जिस कारण लोगों को आवागमन में अत्यधिक असुविधा हो रही है।

उक्त पुलिया की अप लाइन 1995 में बनी थी जिसकी चौड़ाई 20 फीट है परन्तु इसके पहले जो पुरानी लाईन पूर्व में बनी थी, इसकी चौड़ाई मात्र 10 फीट है इस कारण यातायात अवसर अवरूद्ध हो जाता है तथा जाम लग जाता है जबकि इस क्षेत्र से करीब 5 लाख नागरिकों का आना जाना रहता है। इस पुलिस को समान बनाने तथा छोटे हिस्से को भी चौड़ा करने का अनुरोध क्षेत्रवासी पहले से करते आ रहे हैं। इस संबंध में मेरे द्वारा पूर्व में लिखे गये पत्रों के आधार पर रेल विभाग ने इस कार्य की आवश्यकता को समझा तथा जनवरी 2007 में डिवीजनल इंजीनियर, बरेली, उ0प्र0 द्वारा अपने पत्र के माध्यम से उक्त पुलिया को ठीक करने हेतु 15 लाख रूपये का आंकलन पत्रांक संख्या 024/015 के द्वारा दिनांक 25.01.07 को मंडल रेल प्रबंधक, मुरादाबाद के पास भेजा है।

मेरा आपसे आग्रक है कि जनहित में क्षेत्र की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए प्राथमिकता के आधार पर उक्त पुलिया का आधा भाग का चौड़ीकरण करने के आदेश संबंधित अधिकारियों को जारी करने का कष्ट करें।

मैं आपका ध्यान गाड़ी सं0 2435/2436 नई दिल्ली डिब्रूगढ़ राजधानी एक्सप्रेस जो सप्ताह में केवल दो दिन चलती है के फेरे बढ़ाए जाने की ओर आकर्षित कराना चाहता हूं। यह गाड़ी सप्ताह में केवल दो दिन चलती है जिससे अन्य दिनों में यात्रा करने वाले लोगों को काफी परेशानी होती है। यदि इसके फेरे बढ़ा दिये जाते हैं तो इससे इस मार्ग पर यात्रा करने लोगों को फायदा होगा तथा रेलवे को भी अतिरिक्त राजस्त की प्राप्ति होगी। मेरा आपसे आग्रह है कि जनहित में इस गाड़ी के फेरे बढ़ाने के आदेश जारी करने का कष्ट करें।

पीलीभीत में भोजीपुरा-पीलीभीत-टनकरपुर व पीलीभीत-शाहजहांपु-लखनऊ रेलवे लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने हेतु पिछले कई वर्षों से प्रयास किया जा रहा है। जिसके परिणामस्वरूप पिछले रेलवे बजट में माननीय रेल राज्य मंत्री श्री आर वेलु जी ने पीलीभीत की दोनों मुख्य छोटी रेलवे लाईनों को बड़ी रेल लाईन के विस्तारीकरण की योजना में शामिल करने हेतु आश्वासन दिया था और पिछले रेलवे बजअ में पीलीभीत-शाहजहांपुर-लखनऊ व भोजीपुरा-पीलीभीत-टनकपुर रेलवे लाइनों को बड़ी लाईन में बदलने के लिए शामिल कर लिया है। ओ

MR.CHAIRMAN: Thank you. You have made a well-prepared speech; that is why I extended the time.

Mr. Velu, have you heard him about the comparison between our two neighbours in Railway developments?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI R. VELU): Yes, Sir.

चौधरी विजेन्द्र सिंह (अलीगढ़) : सभापति जी, आपने मुझे रेल की अनुपूरक मांगों पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूं। सही मायने में हम इस विभाग की जितनी तारीफ करें उतनी कम है। हिन्दुस्तान में आजादी के बाद और आजादी से कुछ पहले 154 वर्ष पूर्व रेल विभाग की मुम्बई से पुणे के बीच मात्र 21 किलोमीटर की दूरी पर लाइन बिछाई गई थी। आज पूरे मुल्क में 64,455 किलोमीटर रेल लाइन बिछाई गई है। यदि जनता के घनत्व के अनुसार सही मायने में उसका मूल्यांकन किया जाए तो इस विभाग से ज्यादा किसी और विभाग में विकास नहीं हुआ है।...(व्यवधान) इस विभाग ने इस देश की संस्कृति के मुताबिक आर्थिक, सामाजिक, औद्योगिक एवं राजनीतिक हर क्षेत्र में अपने कर्तव्य का निर्वहन करके एक आदर्श प्रस्तुत किया है।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: I would once again like to request the hon. Members that if they have got a written speech, they can lay it on the Table of the House and it will for part of the proceedings. It will be very helpful because there are 40 Members to speak. It will not be possible to give enough time to them. After all, it is Supplementary Demands for Grants.

चौधरी विजेन्द्र सिंह : अभी गंगवार साहब जो कह रहे थे, इसमें कोई दो राय नहीं कि 154 वर्ष पूर्व 21 किलोमीटर रेल लाइन के रूप में इसकी शुरूआत हुई थी और आज पूरे देश में 64,455 किलोमीटर मार्ग पर लाइन बिछाई जा चुकी है। सबसे बड़ी बात है कि आज की तारीख में रेलवे के पास 4 लाख 97 हजार 851 माल डिब्बे हैं और 4,263 यात्री वाहन डिब्बे हैं। इसके बावजूद यदि हम इसके डाटा पर नजर डालें, अभी गंगवार साहब कह रहे थे कि एनडीए के कार्यकाल में 1998 से 2004 तक छः साल में 4100 डिब्बों का निर्माण हुआ था।[N63]

जहां तक यूपीए सरकार के कार्यकाल का सवाल है, लालू जी के कार्यकाल का सवाल है, तो वर्ष 2004-05 में 1428 डिब्बों का निर्माण किया गया था। इसे साढ़े तीन साल में जोड़ा जाये, तो पांच साल में इससे दुगुना एचीवमैंट होगा। इसके साथ-साथ इस्पात, डीजल और रॉ मैटीरियल में जितनी महंगाई है, उसमें लगातार वृद्धि हो रही है। उसके बावजूद भी यूपीए के साढ़े तीन साल के कार्यकाल में, लालू जी के रेल मंत्री होते हुए सीमित संसाधनों में हमने माल भाड़े और यात्री किराये में आज तक कोई बढ़ोत्तरी नहीं होने दी। हिन्दुस्तान में ही नहीं बल्कि पूरी दुनिया में इस बात के लिए रिसर्च की जा रही है कि यूपीए गवर्नमैंट में ऐसी क्या खासियत है? लालू जी में ऐसी क्या खासियत है कि इतनी महंगाई के बावजूद, इतने संसाधनों के होते हुए और विकास के लिए...(व्यवधान) यह मैं बताऊंगा। आप सुन लीजिए कि आपने कितनी जमीन बेची थी और हमने कितनी बेची है। ...(व्यवधान)

श्री संतोष गंगवार (बरेली): ओवर लोडिंग बहुत हो रही है। ...(व्यवधान)

चौधरी विजेन्द्र सिंह : सवाल इस बात का नहीं है। यदि आप सार्थक आलोचना करें, तो कोई दो राय नहीं है। लेकिन आप पूरक बजट पर नहीं बोल रहे थे बल्कि आलोचना करने के रूप में बोल रहे थे। अभी माननीय सदस्य यूपीए के कार्यकाल में इलैक्ट्रीफिकेशन की बात कर रहे थे कि इससे डीजल पर महंगाई आ रही है। आपने अपने कार्यकाल में 1202 किलोमीटर लाइन का इलैक्ट्रीफिकेशन किया था। वर्ष 1998 से 2004 तक आपके कार्यकाल में केवल 400 किलोमीटर लाइन का विद्युतीकरण किया गया जबकि लालू जी के कार्यकाल में वर्ष 2004-05 में 224 किलोमीटर लाइन का विद्युतीकरण किया गया। यदि पांच साल का आंकलन किया जाये, तो वह एक हजार किलोमीटर के बराबर होगा। आप यह भी छोड़िये।

जहां तक लाभांश का सवाल है, तो आपके कार्यकाल में वर्ष 2001 से 2002 में 1355 करोड़ रुपये, वर्ष 2002-03 में 1115.6 करोड़ रुपये, 2003-04 में 1099 करोड़ रुपये का लाभांश हुआ था। जब से यूपीए गवर्नमैंट आई है, तो तमाम संसाधनों और सुविधाओं को देने के बावजूद, रेल यात्री डिब्बों और विद्युतीकरण के बढ़ाए जाने के बावजूद हमारे स्टार काल का लाभांश 2005-06 में 4380.44 करोड़ रुपये है जो 2006-07 में बढ़कर 20 हजार करोड़ रुपये तक पहुंच गया है। सवाल यह नहीं है कि हम क्या कह रहे हैं। सवाल यह है कि आंकड़े क्या कह रहे हैं। अभी यादव जी बोल रहे थे कि बहुत से कामों की शुरूआत नहीं की जाती क्योंकि उस पैसे का दूसरी तरफ डायवर्जन कर दिया जाता है। उससे लाभांश दिखा दिया जाता है। हमारा कहना है कि ऐसी बात नहीं है। यह तो आपके कार्यकाल में भी हुआ था और हमेशा हुआ है। बहुत से प्रोजेक्ट किसी न किसी कारण से रुक जाते हैं। जब बजट एलोकेट हो जाता है, तो उसको लाभांश में कैसे जोड़ा जा सकता है। जब कोई भी चीज सैंक्शन हो जाती है, उसका बजट एलोकेट हो जाता है, तो उसमें यथावत रहता है। इसके साथ-साथ मैं एक-दो बातें और कहना चाहता हूं।

महोदय, सबसे बड़ी बात यह है कि लाभांश क्यों बढ़ा? लाभांश बढ़ने का एक ही कारण है कि उस समय आपकी माल ढुलाई की जो नीति थी, वह हमारे यहां के व्यापारियों को सूट नहीं की थी। उसमें बहुत सारी अनियमितताएं थीं। यही कारण था कि लोग माल भाड़े के लिए ट्रकों का प्रयोग कर रहे थे। जब यूपीए गवर्नमैंट आयी और लालू जी रेल मंत्री बने तब इन्होंने अपनी नीति में परिवर्तन किया और व्यापारी वर्ग को प्रभावित किया। माल भाड़े की नीति में परिवर्तन करने से व्यापारी वर्ग आकर्षित हुआ। उसके कारण माल ढुलाई में वृद्धि हुई जिससे लाभांश बढ़ा। यही कारण है कि आज रेल विभाग 20 हजार करोड़ रुपये के लाभ पर पहुंच गया है।

महोदय, मैं दो मिनट में अपनी बात समाप्त कर रहा हूं। राजनैतिक क्षेत्र में भी इस विभाग ने अच्छा काम किया है। पड़ोसी देशों से हमारे संबंध मधुर रहें, सद्भाव और संस्कृति बनी रहे, इसके लिए भी यूपीए सरकार ने कोशिश की है। एनडीए के कार्यकाल में भी पाकिस्तान के लिए ट्रेन चलाई गयी थी। हमारे कांग्रेस के कार्यकाल में अटारी एक्सप्रैस चलाई गयी थी। अब यूपीए के कार्यकाल में भी ट्रेन चलाई गयी है। यही नहीं, पूरे देश के तमाम प्रदेशों की "भिन्न है भाषा, भिन्न है देश फिर है भारत देश है एक।" इस सद्भावना, मोहब्बत और एकता को बनाये रखने के लिए रेल विभाग ने जितना अच्छा कार्य किया है उतना शायद किसी विभाग ने नहीं किया है।

महोदय, मैं अपनी कांस्टीट्सी की बात कहना चाहता हूं। उत्तर प्रदेश इस देश का एक विशाल प्रदेश है। इस विशाल प्रदेश में हमारा जनपद अलीगढ़ है। अलीगढ़ जनपद में अलीगढ़ मुस्लिम विश्वविद्यालय है जो राष्ट्रीय ही नहीं बल्कि अंतर्राष्ट्रीय स्तर का विश्वविद्यालय होने के नाते विश्व विख्यात है। वहां पर लगभग 36 देशों के बच्चे अध्ययन करने आते हैं। इसलिए इसकी उपयोगिता बढ़ जाती है। मैं एक बात कहना चाहता हूं कि अलीगढ़ से लगा हुआ मथुरा है जो कृष्ण की जन्मभूमि है। देश विदेश के बहुत से पर्यटक, शासक, प्रशासक वहां पर आते हैं।[MSOffice64]

जब वे मथुरा से अलीगढ़ आते हैं तो उनको बहुत असुविधा होती है। यह मांग इतने लम्बे अर्से से बार-बार की जा रही है कि अलीगढ़ से मथुरा को रेल लाइन से जोड़ा जाए। कुछ ही दिन पहले 19 नवंबर को जब लिच्छवी एक्सप्रेस अलीगढ़ से होकर गुजर रही थी, तो जेल कि फाटक पर एक बहुत गंभीर दुर्घटना हुई, जिसमें तीन लोगों की मौत हुई और 18 लोग घायल हुए। मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूँ कि जिन लोगों की मौत हुई उनके परिजन पांच-पांच लाख रूपए मुआवजा दिया जाए और वहां पर रेल फाटक पर एक ओवरब्रिज का निर्माण सैंक्शन किया जाए जिससे इस तरह की दुर्घटनाएं बंद हों।

इसके साथ ही मैं यह कहना चाहूंगा कि अलीगढ़ महत्वपूर्ण स्टेशन है। हालांकि उसका चयन कर लिया गया है, इसके लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ, लेकिन इसके साथ-साथ यह कहना चाहता हूं कि वहां पर कम से कम दो ट्रेन्स - विक्रमशिला एक्सप्रेस और लिच्छवी एक्सप्रेस - का स्टापेज जरूर किया जाए क्योंकि बिहार के

छात्र हजारों की संख्या में अलीगढ़ आते हैं।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Mr. Bijendra Singh, these are not the matters to be covered under Supplementary Demands for Grants.

चौधरी विजेन्द्र सिंह : इसके साथ ही मैं यह कहना चाहता हूँ कि कासगंज के लिए हमारे यहां से कोई छोटी लाइन नहीं है, एक लम्बे अर्से से केवल एक बरेली लाइन है1 देश की आजादी के 60 साल बाद भी, उस लाइन पर मात्र एक ट्रेन चलती है। वहां जनसंख्या बढ़ी है, डिमाण्ड बढ़ी है, इसके बावजूद उस गाड़ी मे न डिब्बे बढ़े, न ट्रेन्स बढ़ीं, न लाइन का इलेक्ट्रीफिकेशन हुआ। मैं कहना चाहता हूँ आज के डिमाण्ड को देखते हुए अलीगढ़ से बरेली की लाइन पर ट्रेन बढ़ाई जाएं या डिब्बे बढ़ाए जाएं।...(व्यवधान)

श्री संतोष गंगवार : वहां उस ट्रेन में अक्सर लूटपाट की घटनाएं होती हैं।

चौधरी विजेन्द्र सिंह : लूटपाट भी होती है।

महोदय, इस समय हम अपनी तुलना चाइना से करते हैं, यूपीए की सरकार की तुलना चाइना से कर रहे थे।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: You need not compare it with China.

चौधरी विजेन्द्र सिंह : यह धार्मिक उन्माद नहीं है। हर व्यक्ति का अपना धर्म है। आप राम को भी नहीं छोड़ते हैं तो चाइना से तुलना कैसे होगी?...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Now, nothing will go on recored.

*(Interruptions) **

MR. CHAIRMAN: Now, Shri Sudhangshu Seal.

...(*Interruptions*)*

MR. CHAIRMAN: We are not concerned about Chinese comparison.

SHRI SUDHANGSHU SEAL (CALCUTTA-NORTH WEST): Mr. Chairman, Sir...(*Interruptions*)

Sir, let him conclude his speech first...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Mr. Bijendra Singh, please cooperate. It is in our interest. You may lay the remaining part of your speech on the Table of the House.

...(*Interruptions*)

चौधरी विजेन्द्र सिंह : वहां हापुड़ क्रासिंग पर एक ओवरब्रिज की आवश्यकता है।...(व्यवधान) वहां से संगम एक्सप्रेस ट्रेन चलती है।...(व्यवधान)

*Not recorded

MR. CHAIRMAN: It is in your interest that we must conclude the debate as early as possible. You are from the Treasury Benches. You must cooperate. CHAUDHARY BIJENDRA SINGH : Thank you, Sir. ...(*Interruptions*)

श्री चन्द्रभान सिंह (दमोह) : महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री महोदय से निम्नलिखित प्वाइंट्स पर निवेदन करना चाहता हूं कि :-

ललितपुर, सिंगरोली स्वीकृत रेल लाइन में प्रतिवर्ष जो राशि दी जाती है, वह ऊंट के मुंह में जीरा के समान है। यह प्रोजेक्ट 990 करोड़ रुपये की राशि से वर्ष 1997 में चालू की गई थी तथा 40 करोड़ रुपये प्रतिवर्ष के मान से यह प्रोजेक्ट 25 वर्ष में भी पूर्ण नहीं हो सकती तथा इस प्रोजेक्ट की लागत 2000 करोड़ रुपये की हो जायेगी। इस तरह से पचास वर्ष में भी यह प्रोजेक्ट पूर्ण नहीं हो सकती।

मैं आपसे कहना चाहता हूं कि इस प्रोजेक्ट को पूर्ण करने की समयावधि निर्धारित की जाए और इस परियोजना को पर्याप्त राशि प्रति वर्ष आबंटित की जाए।

जबलपुर, दमोह, पन्ना में सर्वेक्षण का काम पूरा हो चुका है, किन्तु रेल मंत्रालय द्वारा राजनीतिकरण के कारण इस परियोजना पर इस बजट वर्ष में राशि देने का प्रावधान नहीं रखा गया है। यदि प्रोजेक्ट को संशोधित कर जोड़ा जाता है तो जबलपुर से दमोह की दूरी 200 कि.मी. के स्थान पर 100 कि.मी. पड़ेगी तथा दमोह से पन्ना की दूरी वाया कटनी, सतना पर से जाने पर 300 कि.मी. पड़ता है। यह मात्र 150 किलोमीटर से कम पड़ेगी। जनहित में इसे संशोधित बजट में से राशि देने की कृपा करें।

नई परियोजना के तहत दमोह, कुंडलपुर रेल लिंक को 50-50 प्रतिशत राज्य/केन्द्र शासन के तहत स्वीकृत राशि देने को कहा है। अतः आपसे अनुरोध है कि इसे 100 प्रतिशत रेलवे प्रशासन संशोधित कर राशि देने का प्रावधान करने की कृपा करें।

दमोह, कुंडलपुर नई रेल लाइन का सर्वे का कार्य पूरा हो चुका है। इसी बजट सत्र में संशोधित कर आवंटन प्रदान करें।

दमोह स्टेशन पर स्वीकृत मॉडल स्टेशन निर्माण कार्य को शीघ्र प्रारंभ किया जाये।

मध्य प्रदेश सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस एवं दयोदय जबलपुर से जयपुर एक्सप्रेस तथा जबलपुर से जम्मू का पथरिया में स्टॉपेज किया जाये।

दमोह स्टेशन पर एक वीआईपी प्रतीक्षालय का निर्माण शीघ्र कराया जाये।

छत्तीसगढ़ सम्पर्क क्रांति का दमोह एवं सागर में स्टॉपेज किये जायें।

दमोह रेलवे स्टेशन पर एटीएम सुविधा मुहैया करायी जाये।

---

* The speech was laid on the Table.

जबलपुर जम्मू तवी एक्सप्रेस को एक दिन के स्थान पर चार दिन चलाया जाये एवं उक्त ट्रेन को उधमपुर तक बढ़ाया जाये जिससे जबलपुर एवं सागर में छावनी के जवानों को उधमपुर तक जाने की सुविधा उपलब्ध हो सके।

गोंडवाना एक्सप्रेस 2412, 2411 में एसी प्रथम श्रेणी का फुल रैक लगाया जाये।

दमोह रेलवे स्टेशन का आरक्षण कोटा वर्तमान कोटे से दुगुना किया जाये।

दमोह-बीना चलने वाली पैसेंजर गाड़ी को भोपाल तक बढ़ाया जाये।

रीवांचल एवं ओवर नाइट गाड़ियों को भोपाल से इंदौर तक बढ़ाया जाये।

शिप्रा एक्सप्रेस गाड़ी को तीन दिन के स्थान पर सातों दिन चलाया जाये।

राजकोट एक्सप्रेस को दो दिन के स्थान पर तीन दिन चलाया जाये।

विंध्यांचल एक्सप्रेस को घटेरा एवं सगौनी में पूर्वतः स्टॉपेज दिया जाये।

बिलासपुर राजधानी को सागर, दमोह, कटनी होकर रायपुर तक चलाया जाये। अनूपपुर बिलासपुर स्टॉपेज देते हुए उक्त गाड़ी का नाम रायपुर राजधानी रखा जाये।

ललितपुर-सिंगरोली रेल लाइन का कार्य पन्ना, गंगऊ अभ्यारण में नेशनल पार्क के डायरेक्टर ने रेल लाइन निकालने पर रोक लगा दी है। इसे वाया अजयगढ़ से सर्वे करवाकर कार्य यथाशीघ्र शुरू कराया जाये अथवा गंगऊ अभ्यारण के नेशनल पार्क से निकालने की स्वीकृति दी जाये।

. दमोह रेलवे गुडस प्लेटफार्म को हाफ रेक पोन्ट के स्थान पर फुल रेक पोन्ट का विस्तार कराया जाये जिससे फूड, ग्रीन एवं लाइम स्टोन की फुल रेल वैगन अनलोडिंग एवं लोडिंग की व्यवस्था हो सके।

दमोह में पथरिया फाटक पर ओवर ब्रिज बना है, उसे पथरिया मार्ग की ओर फुट ओवर ब्रिज का निर्माण किया जाये।

अमरकंटक एक्सप्रेस को सागर-बीना होकर चलाया जाये जिससे दमोह-सागर के यात्रियों को भोपाल के लिए एक अतिरिक्त रेल सुविधा उपलब्ध हो जायेगी। अतः सप्ताह में तीन दिन अमरकंटक एक्सप्रेस वाया दमोह-सागर-बीना होकर चलाया जाये।

भोपाल-बिलासपुर एक्सप्रेस सुबह पांच बजे बिलासपुर पहुंचती है जो दिन भर वहीं खड़ी रहती है। इस गाड़ी को दुर्ग तक बढ़ाया जाये। इससे आम नागरिकों को सुविधा होगी तथा रेलवे मंत्रालय को अतिरिक्त गाड़ी नहीं चलानी पड़ेगी।

जबलपुर से बाम्बे नई रेल चलायी जाये।

जबलपुर से नागपुर एक्सप्रेस जो सप्ताह में तीन दिन चलती है तथा नागपुर में खड़ी रहती है। उसे नागपुर से बेंगलोर तक बढ़ाया जाये।

गोंडवाना एक्सप्रेस एवं (म.प्र.) सम्पर्क क्रांति में दमोह रेलवे स्टेशन पर एसी प्रथम, द्वितीय एवं तृतीय तथा स्लीपर का कोटा बढ़ाया जाये।

अतः मान्यवर, आपसे विनम्र अनुरोध है कि उपरोक्त सभी बिन्दुओं को जनहित में ध्यान रखते हुए स्वीकृत करने की कृपा करें।

MR. CHAIRMAN: People should understand the gravity of the situation while they are standing.

You are from the Treasury Benches, You must cooperate in the smooth transaction of the business, it should not be an

endless speech. It is only the Supplementary Demands for Grants being discussed. I can understand Members from Opposition taking some more time, but you have no right to take so much of time. You should rather help in transacting the business. You need not make a comparison with the China.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Yes, Mr. Seal, please continue.

SHRI SUDHANGSHU SEAL (CALCUTTA-NORTH WEST):Mr. Chairman, Sir, first of all, I stand here to support the Supplementary Demands for Grants (Railways) submitted by the hon. Minister.

While making my submissions, I would like to draw the kind attention of the hon. Railway Minister that during the last Railway Budget, he may remember, there was one proposal moved by us to extend the metro rail from Dumdum railway station to Baranagar railway station. But finally, it was the decision of the Railway Authorities that it would be extended up to Kalighat Temple. Everybody knows that Kalighat Temple is a famous tourist spot. I do not know what is the fate of the survey. I would only request the hon. Minister to complete the survey and start the execution work soon.

Secondly, the hon. Minister must know that during the regime of Kumari Mamata Banerjee, the then Railway Minister, the construction work was started to linke with Dumdum Airport. There was a proposal to continue the circular rail...

MR. CHAIRMAN: Please wait.

Hon. Members, now the time is 6 o' clock. If the House agrees, we will have to extend the time of the House.

SOME HON. MEMBERS: Yes, Sir. Agreed.

MR. CHAIRMAN: I am always on this job of extending the time of the House.[r65]

18.00 hrs.[m66]

The time is extended till the discussion is over. I cannot give any assurance because by seven o' clock, we would not be able to finish it. Hon. Minister, what is the time that is required? Is it one hour or two hours?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CHEMICALS AND FERTILIZERS AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI B.K. HANDIQUE): The time may be extended till the discussion is over....(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : All right, the time is extended till it is over. There shall be no 'Zero Hour'.

श्री गणेश सिंह (सतना): जीरो ऑवर का क्या होगा?

MR. CHAIRMAN : This is a discussion on Demands for Grants (Railways). Now, the discussion is free for all. Everybody can speak.

श्री गणेश सिंह : कल भी नहीं हुआ था।

MR. CHAIRMAN: I am always here. There is no 'Zero Hour'.

SHRI SUDHANGSHU SEAL : Mr. Chairman, Sir, you will be pleased to note that the Railway Ministers have already declared that all of us will be given dinner. So, the dinner is ready. You can also give company.

Now, what I was telling is this. I was drawing the attention to the bridge which is approaching to Dum Dum Airport. Earlier, the decision was that circular train should be continued up to there. But our specific proposal is that Metro Rail should go up to Dum Dum Airport. In that case, what will happen? The Dum Dum Airport is not used by only West Bengal people. It is an international airport. It will facilitate all the air passengers to avail the Metro Rail service.

Now, as far as Metro Rail is concerned, it is the normal practice that it is done on 50:50 share basis. Fifty per cent should be the share of the State Government and 50 per cent should be the share of the Railway Ministry. Our proposal is this. You know the financial background of all the States. So, if this proportion is changed to 75:25, it would enable us to move up two or three specific proposals which will ultimately benefit our commuters.

Now, as you know, we are proud of your Department and your services. I am having one specific proposal. In the railways you are using seats, curtains, and *combals.* If you do 100 per cent of your purchase from the Self-Help Groups, from the *khadi*, then it would give benefits to thousands of producers. They are all from poor community. They will be benefited and that

will help create more jobs. It is a job-oriented sector and it will create more jobs.

Fourthly, this morning during Question Hour, our leader Shri Rupchand Pal raised one vital question that there are some shops; there are some vendors in the railway land. You can remember two or three years back also it was discussed and it was announced by the then Railway Minister that if it is under the co-operative, then they will be legalized and regularized. So, I want the assurance from you that that is being done.

Now, I am talking about one project in my constituency, Calcutta proper. You know, in Calcutta earlier whatever arterial roads were made, they were on North-South linking roads. Now, Calcutta is expanding towards East. So, we need to have a number of East-West corridors. So, there are three railway bridges in my constituency. They are called No.1, No.2 and No3 bridges. It is under the GM, Eastern Railway. So, I have already discussed with our leader and Standing Committee Chairman, Shri Basudeb Acharia, with all the local MLAs and the Councilors. We all have made the representation, and I have given Rs.8 lakh from my MPLAD Fund for the survey purpose. But what I understand from them is that they require funds to execute that. So, immediately after the survey we want these widening and strengthening and for that purpose, the Government of West Bengal has already given in writing to you that the ROB portion should be met by the Railway.[m67]

All the expenses for the extended portion would be borne by the State Government. The Government of West Bengal has already given that assurance in writing to you. So, my earnest request to you is this. Since the traffic is very much congested at this moment in Kolkata, the widening and strengthening of these three bridges will enable the movement of the vehicular in a very speedy way. The work of these three bridges should be taken up immediately. For that the necessary instructions should be given to your departmental officials.

With these few words, I again support your Supplementary Demands.

श्री मुंशी राम (बिजनौर) : अध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे की अनुदान पूरक मांगे वर्ष 2007-08 का समर्थन करते हुए कहना चाहता हूं कि इस बजट में रू0 1165 करोड विशेष रेल सुरक्षा पर खर्च का प्रावधान के साथ ऐसी नई रेल लाइनों के निर्माण में निम्न अनुसार खर्च

उधमपुर श्रीनगर बारामूला में 600 करोड़ रूप0 खर्च का प्रावधान

. कुमार घाट-अगरतला में 400करोड़ रूपये खर्च का प्रावधान

बदरपुर से बेरा ग्राम विस्तार पर 125 करोड रूपये खर्च का प्रावधान

लमडिंग-सिल्चर मिग्रेडिसा किंगाकथेडा 75 करोड रू0 खर्च का प्रावधान, जो कि लाभांश रहित बजटीय सहायता का प्रावधान रखा गया है।

इसी के साथ साथ अत्यंत आवश्यक बिजनौर हस्तिनापुर मेरठ रेल मार्ग जो केवल 30.6 कि0मी0 का निमाण होने पर जो दूरी सड़क के रास्ते 80 कि0मी0 में तय की जाती है वह केवल लगभग 40 कि0मी0 रेल से तय हो जायेगी इस समय आपके अधिकारियों द्वारा इस मार्ग को अलाभकारी बताकर किसी निर्माण योजना में नहीं रखा गया है। मैं दावा करता हूं कि आपके अधिकारियों ने जो रिपोर्ट दी है वह गलत साबित होगी यह मार्ग दो मण्डल मुरादाबाद-मेरठ को जोडने वाला छोटा मार्ग होगा इसी के साथ साथ इस मार्ग पर पड़ने वाला स्टेशन हस्तिनापुर एक धार्मिक एवं ऐतिहासिक महाभारत सर्किट का भाग है जिस पर जैन धर्म का काफी बटा धर्मस्थल भी इसी स्थान पर है।

अतः इस रेल मार्ग को मैं जनहित में बनवाये जाने की मांग करता हूं। मेरा गृह नगर जम्मू तीव-हावड़ा मुख्य रेल मार्ग के नगीना स्टेशन पर है। मैं पिछले तीन वर्षों से इस स्टेशन पर दिन के समय में चलने वाली रेल गाड़ी जो अति आवश्यक नहीं है जिनमें कोई भी तृतीय शयनयान कोच भी नहीं है।

अमृतसर-सहरसा जन सेवा एक्सप्रेस (5209-5210) अमृतसर-दरभंगा जन नायक एक्सप्रेस (5211-5212) के ठहराव की मांग करता आ रहा हूं जो मानी जानी चाहिए यह भी जनहित में आवश्यक होगा। जम्मूतवी-हावडा मुख्य लाईन के मौजम्मपुर नारायण जं0 से पूर्व मौजम्मपुर नारायण जं0 गजरौला लाईन पर हाईवर्जन बनाये जाना इस क्षेत्र के अत्यंत आवश्यक होगा जिसके लिये मैं लगातार मांग करता आ रहा हूं। नजीबाबाद-दिल्ली के लिये एक नई ट्रेन प्रातः 5 से 6 बजे एवं वापस दिल्ली-नजीबाबाद जं0 के लिये सांय 6 बजे के पश्चात नई ट्रेन चलाये जाने की आवश्यकता जो इस क्षेत्र के व्यापारियों एवं आम जनता की मांग

---

* The speech was laid on the Table.

है जिसे गंभीरता से लिया जाये जो क्षेत्र की जनता के लाभ के साथ साथ रेलवे को भी लाभकारी होगी जिसे चलाये जाने की मांग करता हूं।

जिला बिजनौर एवं जे.पी.नगर आसपास के क्षेत्र से कोई भी सीधी रेल गाड़ी देश के दक्षिण एवं पश्चिम भाग में जाने के लिए नहीं है जबकि इस क्षेत्र का लाखों मजदूर एवं व्यापारी देश के दक्षिण एवं पश्चिम भाग में कार्य करता है। जिन्हें सीधी रेल सेवा इस क्षेत्र से नहीं मिलती जिसे चलाये जाने की मांग करता हूं।

रेलवे क्रासिंग नेशनल हाईवे-74 के नजीबाबाद जं0 के पास एल एन्स आई एन जी नं0 483ए एवं नगीना रेलवे स्टेशन के समीप एलएवसआई एन जी नं0 471 पर पुल का निर्माण कराये जाना इस नेशनल हाईवे-74 जो उत्तराखंड की राजधानी देहरादून एवं उच्च न्यायालय नैनीताल को जोडने वाला मुख्य मार्ग है जिस पर अधिकांश वीआईपी वाहनों का चलन रहता है जो ज्यादातर जाम की हालत में मार्ग रहता है जिस पर पुलों का निर्माण होना जनहित में आवश्यक होगा।

PROF. M. RAMADASS (PONDICHERRY): Sir, I rise to support the supplementary demands for grants moved by the Hon'ble Minister of Railways. While supporting the grants, I would also like to commenced and compliement the splendid work doen by the Indian Railways ably directed by Hon'ble Shri Lalu, Hon'ble Shri Velu and Hubli Shri Rathwad. We are particularly happy that the Hon'ble Ministers fulfilled the long dream of Division in Tamil Nadu. That initiative amply proves that the UPA Government headed by Dr.Manmohan Singhji ably guided by Madam Soinia Gandhiji is a responsive, receptive and responsible Government.

Railways, no doubt have turned the corner and have became a sound public sector organization thanks to the efforts made by the UPA Government.

While concluding the supplementary grants, I also wish to draw the attention of the Railways to some of the age old problems of the Union Territory of Pudicherry.

Sir, as you know the Union Territory of Pudicherry is directly controlled by the Government of India. But in terms of Railway development, it is poorly placed. It has peculiar geographic location – spread in far flung areas – Karaika, 160 km away from Pudicherry Tamil Nadu, make 800 km away from Pudicherry.in Kerala. Youon 890 km away from Pudicherry in Andhra Pradesh. Nowhere in the country we find distant locations consisting are Porliameufory constituency. Third fact has to be studied by the Railways. Therefore, two issues have to be solved as far as Pudicherry. is concerned:

Connect the four regions of the Union Territory by Railways- Pudicherry.to Kouoital, Pudicherry to Hoble, Pudicherry to Yenam.

Connect Pudicherry to other capital cities of the country and the capital of India by Railways

---

* The speech was laid on the Table.

The following facilities are immediately required:

Creation of facility in Pudicherry Railway Station so that new trains could be operated and received. It is understood that the GM of Trichy lines submitted a proposal for Rs.7 crores. This may kindly be approved.

Several services between Villupurou- Pudicherry may be perated so that the people of Pudicherry can be extended to various Express Trains provisions Villepecour.

Expedite the broad gauge conversion work between Nogove and Koroikal. Connect Koroikal to Moitoudutuaiov via Tirumallor.

Extend the Koroikal Express from conversion to Pudicherry.

A new train from Pudicherry to Mangalore which can cover Pudicherry people to other region of the various territory may be provided.

A new train from A Pudicherry to Bangalore via Viridhaetoloure, Salem, Dhrampur

Present Pudicherry-Chennai Epxress can be piled for all the seven days instead of the present five days.

The Pudicherry-Tirupati Train may be operated in the night to suit the conviniance of the devotees of Lord Venkatasuoure.

A new train from Pudicherry to New Delhi.

श्री अफ़ज़ाल अंसारी (गाज़ीपुर) : सभापति जी, रेलवे की अनुपूरक अनुदानों की जो मांग रखी गयी है उसे पास किये जाने के क्रम में माननीय सदस्यों ने जो चर्चा की और उनके माध्यम से जो ज्वलंत समस्याएं व्यावहारिक रूप से उनके क्षेत्र की थीं, उनको रखा गया। मैं भी अपने आपको उनसे जोड़ते हुए, इस विषय पर कुछ चर्चा करना चाहता हूं। अब भारतीय रेल करोड़ों रुपये के लाभ में है, यह एक चमत्कार जैसा प्रतीत होता है। जहां तक माननीय रेल मंत्री जी के चमत्कारी फैसलों की सराहना हो रही है।

MR. CHAIRMAN : I once again appeal to you to submit written speeches so that the time can be saved. If you are kind enough to

submit written statements, much of the time can be saved. After all, it is a discussion on Supplementary Demands and no policy question is there. Only the current year's functioning is discussed.

श्री अफ़ज़ाल अंसारी : मैं दो मिनट और लूंगा। जैसा मैंने कहा कि जहां माननीय रेल मंत्री जी के फैसलों की सराहना हो रही है वहीं अब भी कुछ ऐसे सवाल हैं जिन पर गंभीरता से कुछ विचार करके, ऐसी योजनाएं बनाने की जरुरत है जिससे भारत की रेल, जिसका मुकाबला एनडीए की सरकार के माननीय पूर्व मंत्री जी, चीन की रेलवे से करने की तुलना कर रहे थे। मैं कहना चाहता हूं कि उससे कई गुना स्थिति में भारत की रेल है। हमारे देश में, भारतीय रेल में तीन मुख्य बातों को हम चाहेंगे। माननीय रेल मंत्री जी हर चीज पर सूक्ष्म नजर रखते हैं लेकिन ट्रेनों में यात्रा करने वाले जो यात्री हैं, उनकी सुरक्षा के लिए कुछ और पुख्ता प्रबंध किये जाएं। सुरक्षा एक ज्वलंत समस्या है। आये दिन कहीं न कहीं कोई घटना होती है और उसकी वजह से रेलवे बदनाम होती है। दूसरा, रेलवे की दुर्घटनाओं को रोकने के लिए बहुत उपाय किये गये हैं लेकिन इसको और बेहतर बनाने की जरुरत है। अभी इसके लिए ठीक से जिम्मेदारी फिक्स नहीं की गयी है। अगर इसके लिए जिम्मेदारी फिक्स की जाए तो रेल में दुर्घटनाएं कम से कम हों। अगर ऐसा होता है तो हमारी रेल मील का पत्थर साबित होगी।

तीसरा, प्रत्येक दशा में, अगर माननीय मंत्री जी अपने समय में ट्रेनों को टाइम से चलाने की व्यवस्था कर दें तो न केवल यह देश बल्कि दुनिया को हमारा लौहा मानना पड़ेगा कि व्यवस्था में जब आप आये थे तो आपका उपहास उड़ाया जाता था कि चरवाहा विश्वविद्यालय में एक और एक ग्यारह होते हैं। आपने सचमुच एक और एक ग्यारह करके रेलवे की व्यवस्था चला करके माननीय लालू प्रसाद जी ने दिखाया। एक छोटा सा विषय है, माननीय रेल मंत्री जी गाजीपुर के दौरे पर गये थे और स्वयं घोषणा की

थी। इनके बारे में रोज सुना जाता है कि इन्होंने जो फैसले लिये, जो घोषणाएं बिहार में कीं, वहां की सरकार भूमि उपलब्ध नहीं कर पा रही है कि उन घोषणाओं को अमल में लाया जा सके। [r68]

आप एक छोटी सी घोषणा गाजीपुर में एनएच 29 और एनएच 19 का जो वाई प्वाइंट रोजा है वहां ओवर ब्रिज बनाने की करके आए थे। आज उत्तर प्रदेश में पूर्वांचल के लोग आपकी तरफ आस लगा कर देख रहे हैं कि क्या आपकी यह कोरी घोषणा थी या उसे अमली जामा पहनाया जाएगा?

सभापति महोदय, मैं एक और निवेदन करके अपनी बात को समाप्त करूंगा। मैं नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर जब आ रहा था तो एक मुझे एक घटना के बारे में जानकारी हुई। अजीब संयोग की बात है कि लालू जी रेल मंत्री हैं और 15 अगस्त जब देश की आजादी का दिन मनाया जा रहा था, उस दिन रेलवे स्टेशन पर 50 गरीब कुलियों के टोकन किसी सिर-फिरे अधिकारी ने रखवा लिए। उनके ऊपर न जाने कौन सा इल्जाम लगाया कि उन 50 माल ढोने वाले गरीब कुलियों के पेट पर लात पड़ी, उनकी रोजी-रोटी छीन ली गई और उन्हें खाली बैठा दिया गया। दुर्भाग्य का यह विषय है कि वे पूरे 50 के 50 अल्पसंख्यक हैं। मैं जब भी ट्रेन से आता-जाता हूं, वे इकट्ठे होकर मुझ से कहते हैं। आप से वे लोग न्याय की अपेक्षा रखते हैं इसलिए इस सवाल को हम जैसे आदमी के सामने भी रखते हैं। इन्हीं बातों को रखते हुए मैं अनुदान की मांगों का समर्थन करता हूं।

श्री रमेश दुबे (मिर्जापुर): सभापति महोदय, मैं रेलवे की अनुपूरक मांगों पर बोलते हुए सबसे पहले रेलवे के विकास के लिए माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं। वाराणसी से इलाहाबाद दोहरी लाइन का काम बहुत धीमी गति से चल रहा है। मैं आशा करता हूं कि उसे जल्द से जल्द पूरा करने की कोशिश की जाएगी। वाराणसी से लखनऊ वाया पूतापगढ़ रेल लाइन डबल करने की आवश्यकता है क्योंकि वहां जितनी ट्रेन्स चाहिए, नहीं चल पाती हैं। वाराणसी से कानपुर, इलाहाबाद के लिए वाया जंघई होते हुए कोई ट्रेन नहीं है। व्यापारियों को कानपुर जाने के लिए या इलाहाबाद हाई कोर्ट जाने के लिए सुबह कोई ट्रेन नहीं मिलती है। इलाहाबाद से वाया ज्ञानपुर होते हुए कोलकाता जाने के लिए कोई ट्रेन नहीं है जबकि पूर्वी उत्तर प्रदेश के काफी लोग कोलकाता में रहते हैं। उनके लिए कोई ट्रेन वहां से आने-जाने के लिए नहीं है। उनकी दिक्कतों को देखते हुए, उनकी मांग पूरा करने की कृपा करें।

माधोसिंह रेलवे स्टेशन पर यदि टर्मिनल बनाया जाता है तो वाराणसी में यात्रियों की जो भीड़ हो रही है, वह कम हो सकती है। परसीपुर मोड, सुरियांवा, सराय, कनसराय चौखण्डी-सेवापुरी आने-जाने के लिए सम्पर्क मार्ग रेलवे स्टेशनों के साथ अभी तक नहीं है। आवश्यकता है कि लुम्बनी, मिर्जापुर मार्ग पर भदोही एवं माधोसिंह स्टेशन के पास ओवरब्रिज बनाया जाए। वहां घंटों ट्रैफिक जाम रहता है। सैंकड़ों गाड़ियां लाइन में खड़ी रहती हैं। लोगों को बड़ी असुविधा होती है।

भदोही कारपेट की नगरी कही जाती है। जहां तक कारपेट एक्सपोर्ट करने का सवाल है, भदोही का उसमें नाम है। वहां से एक पूर्वा ट्रेन नई दिल्ली के लिए चलती थी जिसे लोग रात को लेते थे और सुबह दिल्ली पहुंचते थे। वह ट्रेन बंद कर दी गई है। इससे लोगों को भारी असुविधा हो रही है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि यह ट्रेन अवश्य चलायी जाए।

वाराणसी जंघई के बीच शटल ट्रेन की आवश्यकता है क्योंकि जो कर्मचारी बैंकों में काम करने के लिए या जिले के प्रधान कार्यालय में आते हैं, उनके लिए कोई ऐसी ट्रेन नहीं है जो समय से आ-जा सके। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि मुम्बई से इलाहाबाद के लिए राजधानी की तर्ज पर ट्रेन चलाने की आवश्यकता है ताकि पूर्वी उत्तर प्रदेश में कल-कारखाने स्थापित हो सकें और समय पर लोग तथा व्यापारी लोग आ-जा सकें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं माननीय मंत्री महोदय का आभार मानते हुए, उनको कार्य प्रगति के लिए बधाई देता हूं और आशा करता हूं कि वह हमारी मांगें कुछ हद तक पूरी करने की कृपा करेंगे।

SHRI A. KRISHNASWAMY (SRIPERUMBUDUR): Sir, kindly take necessary steps to complete the requirement from my constituency:

1. LC.10 Pattabiram ROB
2. LC.12 Thiniruvoon ROB
3. Nemnilichery New RS

4. Stoppage of Express Trains in Tirumvallur or Avadi

5. Avadi and Gummudipoondi may be the sub-urban halt stoppage to decrease traffic in Chennai.

* The speech was laid on the Table.

18.15 hrs. (Mr. Deputy Speaker *in the Chair*)

श्री किशन सिंह सांगवान (सोनीपत): उपाध्यक्ष महोदय, अनुदान की अनुपूरक मांगों के बारे में चर्चा चल रही है। मैं लगभग पिछले दस साल से रेल बजट और सप्लीमेंटरी डिमांड्स पर बोलता रहा हूं। मैं सदन में हरियाणा प्रदेश की जितनी समस्याएं हैं उनके बारे में लालू जी और जो मंत्री पहले रहे हैं, उनके सामने रखता रहा हूं। लेकिन अफसोस के साथ कहना पड़ रहा है कि जब भी रेल बजट पेश हुआ है उसमें केवल एक साल को छोड़कर जिसमें हरियाणा को दो प्रोजेक्ट मिले थे इसके अलावा आज तक हरियाणा रेलवे की दृष्टि से इगनोर रहा है। हमें ऐसा लगता है कि हरियाणा रेलवे के मानचित्र पर नहीं है। हमें कोई प्रोजेक्ट या नई गाड़ियां नहीं मिलती हैं। हरियाणा दिल्ली के तीन तरफ लगता है और एनसीआर एरिया में बहुत एरिया कवर होता है। एनसीआर एरिया इसलिए बनाया गया था ताकि दिल्ली पर आबादी और ट्रैफिक का बढ़ते हुए बोझ को कम किया जाए, आसपास के इलाकों में फैसिलिटी दी जाए ताकि दिल्ली का लोड कम हो। लेकिन हो उलटा रहा है, लगातार जनसंख्या बढ़ती जा रही है, डेली पैसेंजर्स, दूध बेचने वाले, स्टूडेंट्स और कर्मचारी दिल्ली में आते हैं और रोज वापिस जाते हैं। रेलवे की दृष्टि से दिल्ली के एनसीआर इलाके में चारों तरफ बहुत ज्यादा लोड बढ़ रहा है। दूसरे प्रदेशों से जितनी भी ट्रेन्स, एक्सप्रेस आती हैं, उनके स्टॉपेज यहां नहीं होते हैं और नई गाड़ियां यहां चल नहीं रही हैं और इस तरह से लोड बढ़ता गया। आज बहुत भयंकर स्थिति पैदा हो गई है और एनसीआर एरिया के डेली पैसेंजर्स के लिए बहुत भारी समस्या बन गई है। हम बार-बार चिल्ला रहे हैं लेकिन कोई सुनवाई नहीं होती है। इस पर बहुत ध्यान देने की आवश्कता है क्योंकि सबसे ज्यादा लोड एनसीआर एरिया का है और वहां कोई फैसिलिटी नहीं है। यहां जितनी भी सब-अर्बन सिटीज़ हैं, उनमें कोई नई ट्रेन नहीं चलाई गई, न तो एएमयू और न ही लोकल ट्रेन। विशेष तौर पर मेरा क्षेत्र सोनीपत जो अम्बाला तक चला गया है, वहां दो लाईन ट्रैक है। जब भी हम नई ट्रेन या स्टॉपेज की मांग करते हैं तो रेलवे डिपोर्टमेंट की तरफ से यही जवाब आता है कि ट्रैक खाली नहीं है। मेरी सबसे पहली मांग है कि हिमाचल, पंजाब, चंडीगढ़, जम्मू-कश्मीर के लोग इस लाईन से आते हैं, उस लाईन को दो लाईन के बजाय चार ट्रैक किया जाए तब ये समस्या हल हो सकती है। इसमें कोई लंबा-चौड़ा एक्सपेंस भी नहीं है और अगर है भी तब भी आप बड़े प्रॉफिट में जा रहे हैं, एक साल में बीस हजार करोड़ रुपए कमा लिए हैं और जब इससे चार प्रदेशों की समस्या का हल हो सकता है तो इसे किया जाए।

जैसा कि मैंने पहले कहा 15-20 साल में दो प्रोजेक्ट सैंक्शन हुए थे - झज्जर-रिवाड़ी-रोहतक और जींद-गोहाड़ा-सोनीपत, उस वक्त ममता जी मंत्री थी, नीतीश जी थे जब वह सैंक्शन हुई थी। रिवाड़ी वाली लाईन पर काम शुरू हो गया है और वह भी इस कंडीशन में हुआ है कि राज्य सरकार को टोटल कॉस्ट का पचास प्रतिशत शेयर देना पड़ा, तब जाकर शुरू हुआ। लेकिन जींद-सोनीपत लाईन के लिए हर साल दो, तीन या चार करोड़ प्रोजेक्ट के लिए मिलता रहा है और पिछले साल तो 16 करोड़ रुपया बजट में मिला था लेकिन वह सारा लैप्स हो गया। रेलवे बोर्ड के पास फाईल पड़ी रही कि दोबारा एस्टीमेट करें, रिएस्टीमेट करेंगे इस तरह से 16 करोड़ रुपए लैप्स हो गए और आज तक काम भी शुरू नहीं हुआ जब उस पर पचास प्रतिशत दे दिया तो काम शुरू हो गया। यह एक नया ट्रेंड रेलवे डिपार्टमेंट ने शुरू कर दिया है जो बहुत खतरनाक है। अगर कोई भी प्रोजेक्ट सैंक्शन होता है तो राज्य सरकार से पचास प्रतिशत की मांग करते हैं, अगर स्टेट गरीब है तो पचास प्रतिशत शेयर कैसे देंगे? अगर सरकार किसी प्रोजेक्ट के बारे में कुछ नहीं चाहती है तो वह पेंडिंग पड़ा रहेगा।[r69]

इस तरह से रेलवे का जो 50 परसैन्ट शेयर का ट्रैंड चला है, यह बड़ा खतरनाक है। यह नहीं होना चाहिए। रेलवे का अपना बजट संसद से पास होता है, उसके मुताबिक प्रोजैक्ट्स आगे बढ़ने चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय, दूसरा जो प्रोजैक्ट मैं जींद-सोनीपत का बता रहा हूं, इसमें मजबूर होकर हरियाणा सरकार ने 50 परसैन्ट शेयर देना भी स्वीकार कर लिया। लेकिन उसके बाद भी काम शुरू नहीं हो रहा है। रेलवे डिपार्टमैन्ट का जो प्रोसीजर है, वह इतना टैक्निकल और डिलेइंग है कि आधे प्रोजैक्ट्स तो पैंडिंग पड़े रह जाते हैं और इस बीच में कास्ट बढ़ जाती है। फिर कहते हैं कि इसका दोबारा ऐस्टीमेट बनाओ। मैं समझता हूं कि यह सिस्टम बदलना पड़ेगा। इसलिए मेरी आपसे मांग है कि जींद-सोनीपत की लाइन जिस पर पचास परसैन्ट खर्चा राज्य सरकार ने स्वीकार किया है, सर्वे आदि सब कुछ हो चुका है। इसे चालू किया जाए। फोर लेनिंग की मांग मैंने आपके सामने बताई है।

दूसरी बात मैं कहना चाहता हूं कि गन्नौर में एक आर.ओ.बी. बन रहा है। इसके बारे में हम बार-बार अपनी बात उठाते रहे हैं और हमने लिखित में भी दिया है। रेलवे बोर्ड ने लिखित में यह दिया था कि यह आर.ओ.बी. दिसम्बर, 2006 में बनकर तैयार हो जायेगा। अभी दिसम्बर, 2007 आ रहा है, लेकिन कोई प्रोग्रैस नहीं हो रही है। इस प्रकार से यह छोटी-मोटी टैक्निकल बातों में उलझा हुआ है। मेरा माननीय लालू जी से हमारा यह अनुरोध है कि अपने बोर्ड के अधिकारियों पर पर थोड़ा सा अंकुश लगायें, उनकी खिंचाई करें। वे फॉर्मेलिटी करते हैं। कोई सासंद या जनप्रतिनिधि जब कोई बात लिखता है तो आम तौर पर निगेटिव जवाब आता है। कभी कहेंगे कि पैसा नहीं है, कभी कुछ कहेंगे और कोई न कोई बहाना बनाकर सारे कामों को लटका देते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं समय की कमी को देखते हुए अपने क्षेत्र की दो-तीन बातें और कहना चाहता हूं। पूरे अम्बाला और पंजाब से जो ट्रैफिक आता है, पानीपत से लेकर दिल्ली तक सुबह दस बजे के बाद उधर से कोई ट्रेन नहीं आती है। इतना बड़ा इलाका है और सुबह आठ बजे के बाद दिल्ली से पानीपत की तरफ उसके बाद कोई ट्रेन नहीं जाती है। जो भी ट्रेन जाती है वह शाम को जाती है। इस बीच में कितना बड़ा टाइम गैप है, इसमें कोई न कोई व्यवस्था होनी चाहिए। ताकि आने-जाने वाले लोग ट्रेन की सुविधा का लाभ उठा सकें। हमने यह मांग भी की है कि सोनीपत इंडस्ट्रियल सिटी है, बहुत बड़ा डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर है, इसलिए उसे मॉडल स्टेशन बनाया जाए। इस बात को हम बार-बार उठाते रहे हैं। एक बार हमने पता भी लगाया था कि बनाया जायेगा, लेकिन जब लिस्ट देखी तो उसमें इसका नाम शामिल नहीं पाया। हमारी मांग है कि इसे एक मॉडल स्टेशन बनाया जाए। स्टापेज के बारे में मैं ज्यादा नहीं कहूंगा। इस बारे में मैं बार-बार लिखित में भी देता रहा हूं और अब भी लिखकर दे दूंगा कि किन-किन ट्रेनों के स्टापेज की आवश्यकता है। क्योंकि उधर से बहुत ज्यादा पैसेंजर्स आते-जाते हैं। इसलिए उनके बारे में भी सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जाए। गन्नौर और बहादुरगढ़ में जो रेलवे स्टेशन है, वह स्टेशन इन दोनों शहरों को डिवाइड करता है। स्टेशन के कारण गन्नौर और बहादुरगढ़ दो हिस्सों में बंट जाता है। इनकी आधी आबादी इधर है और आधी आबादी उधर है। हमने सैंकिंड एन्ट्री की मांग बार-बार की है कि दूसरी तरफ भी टिकट घर बन जाए, ताकि लोगों को बहुत दूर से आना न पड़े।

अंत में मालभाड़े के लिए मैं कुछ कहना चाहता हूं। माल उतरने-चढ़ने के लिए सोनीपत बहुत बड़ा हैडक्वार्टर था। लेकिन पिछले कई सालों से इसे खत्म कर दिया गया है। मैं मांग करूंगा कि इसे बहाल किया जाए। ताकि जितने भट्टे वाले हैं, कोयले वाले हैं, लोहे वाले हैं, उनका जितना माल आता है, वह दिल्ली की बजाय सोनीपत में बहाल हो जायेगा तो लोग वहां से अपना माल उठा लेंगे। मेरी मांग है कि इन सब बातों पर आप सहानुभूतिपूर्वक विचार करें। इतना कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं माननीय सदस्यों से रिक्वैस्ट करना चाहता हूं कि मेरे पास तकरीबन चालीस बोलने वाले मैम्बर्स साहेबान की लिस्ट है। इस हिसाब से 12 बजेंगे। इसलिए Those hon. Members who want to lay their written speeches on the Table can do so. दूसरे मैं चाहता हूं कि जो भी मैम्बर्स बोलना चाहते हैं वे सभी बहुत ब्रीफ में बोलें और तीन-चार मिनट में अपनी बात कहें। श्री देवव्रत सिंह जी आप बोलिये।

श्री खारवेल स्वाई (बालासोर) : सर, 45 मिनट पहले 40 मैम्बर्स थे, अभी भी चालीस है, क्या इसमें नाम बढ़ जाते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : क्या करूं।

श्री अविनाश राय खन्ना (होशियारपुर): सर, उस दिन आपने इसलिए नहीं बोलने दिया, क्योंकि आपने कहा था कि रेलवे की डिमांड फॉर ग्रांट्स पर बोलें। लेकिन अब कह रहे हैं कि समय कम है। इस तरह से हम अपनी बात कैसे रखेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय : टाइम तो आपको देंगे। किसी को बगैर टाइम दिये नहीं रहेंगे। जितने भी बोलने वाले हैं, सबको बोलने का टाइम दिया जायेगा। ऐसी बात नहीं है, सबको टाइम मिलेगा। लेकिन प्लीज टाइम एडजस्ट करना पड़ेगा। टाइम हम जरूर देंगे। एक-एक, दो-दो मिनट में जो खास बात कहनी है, वह पहले कह लें, बाकी का टेबल पर ले कर दें[b70]।

श्री हंसराज गं. अहीर (चन्द्रपुर) : महोदय, रेलवे देश की बड़ी ताकत, जनता की सुविधा तथा प्रगति विकास का मार्ग है। इस रेलवे का देश के सभी स्थानों, क्षेत्रों, सभी वर्गों को समान रूप से लाभ मिले इस दिशा में रेलवे की नीति होनी चाहिए। बजट भी उसी के मद्देनजर होना चाहिए।

दुर्भाग्य से पिछले तीनों रेल बजट में जब से यूपीए सरकार के रेल मंत्री जो बजट ला रहे हैं, उस बजट में रेलवे का विस्तार तथा नई गाड़ियों को बढ़ावा नहीं दिया गया है। रेलवे सुविधा है आम जनता की गरीब दूरदराज आदिवासी वन बहुल क्षेत्रों में रहने वाले आदिवासी जनता को रेल सुविधा मिलने हेतु सरकार द्वारा कोई कदम नहीं उठाया जा रहा है। विद्यमान रेलवे स्टेशनों की सुविधाएं बढ़ाई जाएं। मॉडल स्टेशन बनवाए जाएं। जहां सुविधाएं नहीं हैं, वहां सुविधाएं बढ़ाई जाएं। गाड़ियों को बुलेट ट्रेन बनवाकर रेलवे का विस्तार नहीं हो रहा है बल्कि जो रेलवे सेवा ब्रिटिश काल से मिल रही थी, उसी क्षेत्र को सुविधा बढ़ा कर दी जा रही है। जहां रेलवे नहीं है, वहां नई लाइनें बिछाने में कार्य को महत्व दिया जाना चाहिए। नई-नई जगह रेल लाइनें बिछाई जाएं। सर्वव्यापी रेलवे बनाई जाए।

मेरे क्षेत्र में गडचिरोली जिले में रेलवे नहीं चलती है। बार-बार मांग की है, फिर भी इंकार किया जाता है। रेलवे नीति में आरओआर में नहीं बैठता, यह कैसी नीति है। जिसमें गरीब उद्योगहीन आदिवासी दूरदराज नक्सली गतिविधियों से प्रभावित इस जिले को बडसा से आरमोरी गडचिरोली तक जिसका सर्वे हुआ है, फिर भी रेलवे लाइन बिछाई नहीं जा रही है। 100 करोड़ के करीब धनराशि की जरूरत है। इस रेल लाइन हेतु महाराष्ट्र सरकार ने अपनी ओर से धनराशि का हिस्सा दिए जाने का लिखित पत्र भी भेजा है। इस रेल लाइन के लिए बजट में प्रावधान करें। लाइमस्टोन इत्यादि मिनरल उस क्षेत्र में पाए गए हैं। बल्लारशहा से सूरजागढ़ तक नई रेल लाइन हेतु सर्वे किया जाना चाहिए। दिल्ली-चेन्नई-बंगलौर लाइन चंद्रपुर स्टेशन से हो कर गुजरती है। देश की महत्वपूर्ण इस लाइन को नागपुर से आगे बल्लारशहा तक तीसरी रेल लाइन बिछाई जाए, ताकि इस मार्ग से और भी गाड़ियां चलें। जिसमें बल्लारशहा से मुंबई तक सीधे गाड़ी चलाने तथा बल्लारशहा-चन्द्रपुर से नागपुर शटल ट्रेन चलाने की मांग करता हूं। मेरे क्षेत्र में कई स्टेशनों पर पीआरएस सुविधा नहीं है। सभी स्टेशनों पर पीआरएस-वीटीएस देने की मांग करता हूं। चांदा फोर्ट स्टेशन से गोंदिया स्टेशन तक दूसरी रेल लाइन तथा विद्युतीकरण भी किया जाए। इस मार्ग पर और भी गाड़ियां चलाई जानी चहाए, जिसकी हमने बार-बार मांग की है।

---

* The speech was laid on the Table.

चंद्रपुर रेलवे स्टेशन से लगकर गुड्स शेड हैं, उसे हटाकर अंयत्र ताडाकी या घुगुस नया गुड्स शेड बनवाया जाए। बाबुपेठ ओवरब्रिज (चंद्रपुर शहर) बनाया जाए। नागपुर से चलने वाली सेवाग्राम एक्सप्रेस मुंबई चलती है, जिसका विस्तार बल्लारशहा तक तथा नंदीग्राम-नागपुर-मुंबई गाड़ी नागपुर के बजाए बल्लारशहा से चलाई जाए।

इन्हीं मांगों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): Sir, I support the Supplementary Demands of Railways for the year 2006-07. I also congratulate the Railway Minister and other Minister for running the profitable public undertaking. The share and the contribution of the worker cannot be ignored in making railway a profitable one.

In the last Session of this House railway Minister and the Prime Minister has promised to provide some special package to the State of Kerala especially in the wake of the formation of the Salem Division. We have already given the proposals to the Hon'ble Prime Minister and the Railway Minister.

We reiterate our long-standing demand for the formation of West Coast Zone with head quarter in Kerala. This is the permanent solution for the development of the states. Railway Minister has already declared in the House to set up Coach Factory at Palakkad. The work of the project has to be expedited and we request you to lay down the foundation stone in the month of December itself. A pre-requisite for the railway development of Kerala is the dedicated high speed passenger corridor from

Trivandrum to Mangalore. With regard to the electrification the work of the Shornur - Mangalore is yet not started, this has to be included in the railway project. We have already given proposals for the construction of new railway lines such as Kollankod - Trichur, Tellicherry - Mysore and Nilambur - Nanjangode. Some of the proposals of the previous Railway Budget like the Triangular Railway Station at Shornur should be expedited at the earliest. The trains Cochin - Bangalore and Kannur - Yashwantpur should be made daily. The proposal of work on wagon repairing workshop which was already sanctioned at Nemom Trivandrum should be expedited. As Kerala is the tourist state the trains from Kanyakumari to Goa should be introduced and

---

* The speech was laid on the Table.

there is also a need to introduce Calicut - Mangalore, Ernakulam - Coimbatore intercity express.

The Hon'ble Railway Minister Shri Veluji has already agreed to introduce the passenger train from Kannur to Mangalore when he has visited Kasargod in Kerala. This has to be introduced at least in this time.

There are about 65 ROB in Kerala. The work of the 10 ROB's are completed the work of the 10 other ROB's are in different stages. In some cases it is true that the land acquisition is the problem but there are instances where the State Government has completed their portion of the bridge but the remaining portion has to be completed by the Railway. The Backle in Kasargod, Muzappilangad in Kannur, Palakkad in Palakkad District are the example. There is no justification for this undue delay on the part of Railway.

I like to remind in this session also the problems of the railway porters and workers due to the new policy adopted by the Railway. Many of the railway porters are not able to handle the parcels well as the luggage services in the stations. It is true in the case of catering service also. It is entrusted with IRCT where they have given sub contract to other persons. As a result many of the workers working in catering services are unemployed.

With this word I would like to conclude with the hope that the Hon'ble Railway Minister will consider all this favourably.

श्री देवव्रत सिंह (राजनंदगाँव) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से लालू प्रसाद जी को धन्यवाद देना चाहूंगा और उनके द्वारा जो सदन में अनुदान मांगे रखी गई हैं, उन मांगों के समर्थन में खड़े होते हुए यह कहना चाहूंगा कि निश्चित रूप से जिस राशि की अनुदानों मांगों के माध्यम से मांग की गई है, वह राशि लालू प्रसाद जी को दी जानी चाहिए।

पिछले लगभग साढ़े तीन वर्षों में ऐसा क्या हो गया कि रेलवे की आधारभूत संरचना में एक बड़ा परिवर्तन आया है। क्या ऐसा कारण बना कि यूपीए सरकार और लालू प्रसाद जी को इस बात का श्रेय दिया जा रहा है कि एक बहुत बड़ा परिवर्तन रेलवे में आया है। आज रेलवे की सेवाओं में जो उत्तरोत्तर अच्छी बात सामने आई है और सबसे बड़ी बात यह है कि रेलवे के साथ एक भ्रष्टाचार का मुद्दा हुआ करता था, वह यह था कि जब आम आदमी ट्रेन में सफर करता था तो वह यह बात लेकर चलता था कि अगर मेरा रिजर्वेशन नहीं हुआ है तो बिना पैसे के मुझे सीट नहीं मिलेगी। मैं लालू जी को इस सदन के माध्यम से धन्यवाद देना चाहूंगा कि निश्चित रूप से रेलवे की प्रणाली में बड़े पैमाने पर कमी आई है और आम आदमी को राहत पहुंची है।

मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि उनके पास कोई जादू की छड़ी नहीं थी कि उन्होंने घुमाई और रेलवे में परिवर्तन हो गया। यह केवल एक बेहतर प्रबन्धन था, एक बेहतर सोच थी और सबसे बड़ी बात यह थी कि लालू जी के मन में यह बात थी कि एक आम आदमी को कैसे रेलवे से लाभ मिल सके, कैसे राहत मिल सके, इसके लिए उन्होंने प्रयास किया।

मैं सीधे अपने राज्य छत्तीसगढ़ की ओर आऊंगा और आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि छत्तीसगढ़ राज्य अपने आप में एक पिछड़ा हुआ राज्य है और जहां पर बड़े पैमाने पर खनिज संभावनाएं हैं। मेरे लोकसभा क्षेत्र राजनंदगांव में ढ़ोंगरगढ़ से ठहरागढ़-कवर्धा होकर कोटा रेल लाइन का मैंने सर्वे किया है। मैंने निवेदन किया है कि उसके लिए स्वीकृति प्रदान करे, इससे निश्चित रूप से एक बड़ी आय रेलवे को होगी और लोगों को लाभ होगा। इसके साथ ही मेरा यह भी निवेदन है कि ढ़ोंगरगढ़ जहां मां बिमलेश्वरी देवी जी का पवित्र मंदिर है और जहां लगभग वर्ष में 30-40 लाख लोग दर्शन करने के लिए आते हैं, उस स्टेशन को एक मॉडल स्टेशन के रूप में घोषित किया जाए। साथ में ढ़ोंगरगढ़ में ही जो एक रेलवे का बड़ा ग्राउंड है, उसे रेलवे स्टेडियम का रूप दिया जाए और उसके साथ-साथ हमारे छत्तीसगढ़ में जो सम्पर्क क्रांति एक्सप्रैस चलती है जो रायपुर-दुर्ग-बिलासपुर होकर दिल्ली आती है। उस सम्पर्क क्रांति एक्सप्रैस का नाम गुरु घासीदास बाबा के नाम पर सतनाम सम्पर्क क्रांति के नाम से रखा जाए, इससे बड़े लोगों में रेलवे के प्रति एक अच्छी भावना बनेगी।

मैं एक और निवेदन करना चाहूंगा कि छत्तीसगड़ एक्सप्रैस करके एक ट्रेन आती है, छत्तीसगढ़ के लोगों के लिए उत्तर से जोड़ने की एक बात कही गई थी लेकिन आपसे कहना चाहूंगा कि हमारे बहुत सारे छत्तीसगड़ के लोग जो पंजाब जाना चाहते हैं और दिल्ली आना चाहते हैं, उनको तकलीफ यह होती है कि भोपाल के पास से छत्तीसगढ़ एक्सप्रैस एक पैसेंजर की तरह हो जाती है और जगह-जगह रुकते हुए आती है। उसके स्टेशन पर रोक लगाई जाए। मेरी एक विनती है कि रेलवे विभाग ने, लालू जी ने बहुत सारी योजनाएं सामने रखी है, बुलैट ट्रेन, संचार व्यवस्था, मोबाइल सेवा इत्यादि की रेलवे में बात हो रही है। इन सभी के लिए केन्द्र सरकार जो अधिक से अधिक बजट दे सके, उनको देने का कष्ट करे और साथ ही जो मैंने रेलवे स्टेंपेज इत्यादि छोटी-छोटी मांगें रखी हैं, उसे मैं सदन पर रखता हूं। धन्यवाद।

*हावड़ा से कुर्ला (मुंबई) (ज्ञानेश्वरी एक्सप्रैस), भुवनेश्वरी से कुर्ला (मुंबई), हटिया से कुर्ला (मुंबई), हावड़ा से कुर्ला (मुंबई) इत्यादि ट्रेन्स को राजनांदगांव पर स्टापेज दिया जाए और बिलासपुर-निजामुद्दीन (दिल्ली) तथा हावड़ा-पूना आजाद हिन्द एक्सप्रैस को डोंगरगढ़ रेलवे स्टेशन पर स्टापेज दिया जाए।

छत्तीसगढ़ से रायपुर बिलासपुर से अजमेर पुष्कर हेतु ट्रेन चलाई जाए।

सारनाथ एक्सप्रैस को छपरा से दुर्ग से आगे बढ़ाकर गोंदिया से चलाये जाने हेतु आदेश जारी किया जाए।*

_____*â€¦* This part of the speech was laid on the Table.

श्रीमती जयाप्रदा (रामपुर): उपाध्यक्ष महोदय, आज सप्लीमेंट्री डिमांड्स के बारे में मुझे कुछ बात रखनी है। भारत देश में आजादी के बाद भारतीय रेलवे में बहुत परिवर्तन लाने के लिए आदरणीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी ने जी ने बहुत कम समय में काफी अच्छा काम किया है और जो नुकसान में रेलवे विभाग चलता था लेकिन आज उसे करोड़ों में लाभदायक बनाया। यह बहुत अच्छी बात है लेकिन आज सप्लीमेंट्री डिमांड्स की लिस्ट देखने के बाद मुझे इस बात पर बहुत ही निराशा हुई क्योंकि जो सप्लीमेंट्री डिमांड्स के लिए मौका दिया गया, उसमें उत्तर प्रदेश के लिए भी बहुत जरूरी है।

उपाध्यक्ष जी, मैं बताना चाहती हूं कि देश में जिस तरह से रेल की रफ्तार है,उसमें एक तो सुविधा और दूसरा सुरक्षा चाहिये। लेकिन देखने में आता है कि बी-ग्रेड के स्टेशनों पर जो सुविधायें यात्रियो को मिलनी चाहिये, वे नहीं मिल रही हैं। बी-ग्रेड स्टेशन पर सुविधा की बात तो दूर, सुरक्षा तक नहीं है। मैं सदन का ध्यान इस बात की ओर खींचना चाहती हूं कि सुरक्षा ऐसी चीज़ है और खासकर महिलायें, जो रेल से यात्रा करती हैं या जितने समय रेल में रहती हैं, उनके लिये कोई सुरक्षा की व्यवस्था नहीं है। कई स्टेशन ऐसे हैं जहां लूटपाट होती रहती है। ऐसे स्टेशनों को सुधारने की जरूरत है। मैं यह भी कहना चाहूंगी कि जो सुविधायें उपलब्ध नहीं हैं उनमें परिवर्तन लाने के लिये रेल मंत्री कोशिश कर रहे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, बी-ग्रेड स्टेशनों पर रेल आरक्षण के लिये कम्प्युट्रीकृत रिजर्वेशन आफिस बनाने की जरूरत है जो वहां नही है। इसके अलावा रेलवे ने कुछ नई लाइनें बिछाने के लिये योजना बनाई है। जो नई रेल लाइनें उत्तर प्रदेश के लिये इंट्रोड्यूस की गई हैं, वहां पर रेलवे ट्रेक कि रिपेयरिंग और मेनाटिनैंस के लिये कोई सुविधा नहीं है। उत्तर प्रदेश देश का सब से बड़ा पापुलेशन वाला प्रदेश है। अगर आधू प्रदेश में जाकर देखें तो मालूम होगा कि जब वहां बाढ़ आती है तो रेलवे ट्रेक पानी में डूब जाते हैं। नतीजे के तौर पर ट्रेन के डिब्बे पलट जाते हैं और कई लोग मर जाते हैं। इस संबंध मं रेल मंत्री भी वहां जाकर देख चुके हैं। मेरा निवेदन है कि ऐसी हालत में ट्रेक की रिपेयरिंग के लिये पैसे का प्रबंध करें। इससे यात्रियों को सुविधा मिलेगी। जिन बी-ग्रेड स्टेशनों पर रात में ट्रेन रुकती है, वहां बिजली की व्यवस्था नहीं होने से यात्रियों को तकलीफ होती है। उन स्टेशनों पर कई ऐसी दुर्घटनायें हुई हैं। इसके अलावा ऐसे स्टेशनों पर गाड़ी लेट आती है तो वहां पीने के पानी की व्यवस्था नहीं है। रेल मंत्रालय बड़े बड़े प्रोजैक्ट बना रहा है और अंतर्राष्ट्रीय लैवल पर टाई अप करने की सोच रहा है लेकिन आम जनता को रेल में सुविधा और सुरक्षा नहीं है। मैं अपने संसदीय क्षेत्र रामपुर की एक मिसाल देना चाहती हूं। दिनांक 22 नवम्बर को कैमरी-घाटमपुर जो रामपुर-काठगोदाम रेल मार्ग पर है, वहां ट्रेक्टर से रेल इंजिन की टक्कर होने से कुछ लोग घायल हो गये। [s71]उनके लिए रेलवे से कोई मदद नहीं भेजी गई। जो मृतक परिवार हैं, उनके बारे में सोचने की बात तो दूर, उनकी सहायता के लिए भी कोई नहीं है। जो लोग मर चुके हैं, उनके परिवार के लिए रेलवे से जो भी मुआवज़ा मिलना चाहिए, उनके बारे में कोई सोचने वाला नहीं है। दूसरी बात यह है कि वहां पर जो फाटक लगाना है, जो आने जाने के लिए होता है, वहां पर कोई ऐसा प्रबंध नहीं है जिससे लोग सुरक्षित महसूस कर सकें। जो इंजन वहां चला है, उसमें कोई लाइट नहीं है। वह पीछे हो रहा था और एक ट्रैक्टर आकर उससे टकरा गया। आदरणीय मंत्री जी यहां मौजूद हैं। मैं उनसे अनुरोध करती हूं कि मृतकों के परिवार वालों के लिए दो लाख रुपये की मुआवज़ा राशि का एलान करें और जो घायल हुए हैं, उनके लिए एक लाख रुपये दें जिससे उनके परिवार और बच्चों का गुज़र-बसर हो सके।

उपाध्यक्ष महोदय, आगरा एक टूरिस्ट प्लेस है। वहां बहुत पर्यटक जाते हैं। मैं चाहती हूं कि दिल्ली से आगरा तक की एक पैलेस ऑन व्हील्स ट्रेन शुरू करें। ताजमहल ऐसी जगह है जहां से हमने अंतर्राष्ट्रीय पहचान बनाई है। जिस प्रकार पैलेस ऑन व्हील्स जयपुर जाती है, उसी तरह की गाड़ी आगरा के लिए भी चल जाए तो अच्छा रहेगा।

एक बात मेरे क्षेत्र से संबंधित है। सुरक्षा व्यवस्था के लिए और रिज़र्वेशन के लिए रामपुर में सिंगल विन्डो से ही कई हज़ार लोग रिज़र्वेशन कराते हैं। मैं अनुरोध करना चाहूंगी कि कुछ एडीशनल विन्डो भी वहां खोलें ताकि रिज़र्वेशन आसानी से हो जाए। इसके अलावा रामपुर से अजमेर के लिए एक एडीशनल ट्रेन चलाने का भी मैं अनुरोध करती हूँ।

श्री लालू प्रसाद : इतना काम हमने किया है।

श्रीमती जयाप्रदा : सर, आपने हमारा बहुत साथ दिया है। पहले से मैं आपकी फैन रही हूं, अभी भी फैन हूँ। रामपुर बहुत पिछड़ा हुआ इलाका है इसलिए वहां विकास की बहुत ज़रूरत है। वहां मुस्लिम माइनारिटीज़ के लोग रहते हैं। इसके लिए रामपुर से अजमेर के लिए एक एडीशनल ट्रेन बन जाए तो उनको बहुत सुविधा होगी।

श्री लालू प्रसाद : पुरानी जो एम.पी. साहिबा थीं, वह ले गई काम करवाकर। ...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : Thank you Madam. आप बाकी पॉइंट्स लिखकर दे दीजिए।

श्रीमती जयाप्रदा : मैं सिर्फ एक मिनट लूंगी। रामपुर से अलीगढ़ यूनिवर्सिटी के लिए कई स्टूडैन्ट्स जैते हैं। इसके लिए अगर रामपुर में गाड़ियों का स्टापेज बन जाए और उसके लिए कुछ एडीशनल ट्रैक बनवाने हैं तो उसके लिए भी मैं अनुरोध करती हूँ। रामपुर से मुरादाबाद और बरेली तक एक रेल बस चलाने का भी मैं अनुरोध करती हूँ।

MR. DEPUTY-SPEAKER: You can lay it on the Table of the House.

श्रीमती जयाप्रदा : उपाध्यक्ष महोदय, बहुत बहुत धन्यवाद कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। मेरी जो बाकी मांगें हैं, वह मैं सदन के पटल पर रख दूंगी।

उपाध्यक्ष महोदय : डॉ. सी कृष्णन, आपके लिए केवल दो तीन मिनट हैं। जो आपकी खास बात है, वह आप कह दें और बाकी टेबल पर रख दें। यदि आप टेबल पर ले करेंगे तो भी मिनिस्टर साहब आपकी स्पीच पढ़ लेंगे।

SHRI B. MAHTAB (CUTTACK): Sir, Chairman of the Standing Committee on Railways has recently said that India's rail network growth is far behind its neighbouring country China. His platitudes regarding China is understandable but what prevents him to impress upon the UPA Government to lay more stress on Railways? Has the Railways any perspective Plan? During last 60 years, India has added about 10 thousand km of new tracks while China, in the last 50 years has added over 64 thousand km of rail track, says Mr. Achariya. I fully agree with him and reiterate his view that pace of expansion of country's rail network should match with the rate of growth in freight and passenger traffic and adequate funds should be provided for execution of rail projects in tribal and backward regions.

Government is spending Rs.60 thousand crores for construction of express ways. Why can't it spend at least Rs.25 thousand crore for the much needed expansion of the railway network in a time-bound manner. There are about 200 projects for new lines pending mostly in hilly, tribal and backward regions but there is no budgetary support to execute them. Rather the budgetary support to the Railways has dropped. I would quote Sri Achariya again. He says that the budgetary support to the Railways have dropped from 75 percent during the first five year plan to a mere 24 per cent in the tenth plan. This is reason why the Ministry is depending on internal generation of resources and extra budgetary support. Unless the hilly, tribal and backward areas are not linked with the rail network, how can those areas be developed? They will continue to remain backward for ever if adequate attention is not paid immediately.

Orissa is one of the few States in the country with substantial natural resources, plentiful minerals and long coast line with potential port sites. However, the State has lacked development in the past due to absence of adequate infrastructure. The railway route length in Orissa is 2340 km only. Orissa has an

---

* The speech was laid on the Table.

average of only 15.03 kms. Since 2002-2003, the State is undergoing a positive change in industrialization. Number of steel plants, Alumina/Aluminum plants have come up. Arcelor-Mittal is setting up a Steel Plant in Keonjhar with a capacity of 12 MTPA. It is expected that by 2016 the additional generation of traffic shall be 200 million tonnes. 10 independent power plants are being set up to generate 11000 MW of energy. Such rapid industrialization would require special attention for development of infrastructure. In the Port sector, development of Dhamra-Chandbali Port and Gopalpur Port are being developed into all weather ports of international standard. The Railways has sanctioned 6 new BG Rail line, 11 doublings and 2 gauge conversions alongwith electrification projects in order to cater to this traffic. This changing scenario would require heavy investment from Ministry of Railways for completion of the sanctioned projects as well as sanction of new lines, survey and electrification etc. I urge upon the Government to complete all sanctioned projects with 5 years.

There is a need for increased allotment of funds for the railway projects and SPVs for viable railway projects be explored too. The shareholders agreement for Haridaspur-Paradip BG Rail Link has already been finished. Orissa Government is facilitating formation of SPV for Anugul-Dubri-Sukinda Road. Similarly, extension of Nuapada-Gunupur Rail Link to Theruvali be also explored on priority basis.

I would also urge upon the Government to expand the jurisdiction of East Coast as it is necessary for better coordination and facilitation of bulk customer. I would urge to extend the jurisdiction of Sambalpur division to include Jharsuguda-Barsuan-Kiriburu-Rourkela-Nuagaon; Jharsuguda-Himgiri or you can create a new division with the headquarters at Rourkela or Jharsuguda with jurisdiction as mentioned under the East Coast Railways.

I would urge the Ministry to extend the jurisdiction of East Coast Railway and include Banspani to Padapahar section and Bhadrak-Laxman Nath Section in Khurdha Road Division.

Now I refer to one major rail project which needs special attention. Khurda Road to Bolangir project was sanctioned since 1994 with an estimated cost of Rs. 1000 crore within last 12 years hardly Rs.50 crores been spent. Land acquisition has been completed for 36 kms from Khurda and detailed estimate from 36-112 kms been submitted for Rs.316 crores. There is a need to allot adequate funds for this project.

For Haridaspur-Paradeep rail link, it is essential that adequate funds be made available and a time bound programme to commission it by 2011 be ensured as a large number of steel plants in Dubri-Kalinga Nagar Complex as well as Posco and Mittal

projects are coming up. This rail link will be a feeder line for imported coke etc. to the industries in Cuttack, Dhenkanal, Jharsuguda, Sambalpur districts.

The survey report of Talcher-Gopalpur Broad Gauge Rail link was submitted to Ministry of Railways since long and it had indicated a favourable rate of return. The recent thrust of industrialisation with setting up of Steel, Power and Aluminium plants would require a dedicated Railway link between Talcher to Gopalpur for export of raw materials and finished products. I would request the Ministry to consider to increase the frequency of Bhubandeswar-New Delhi Rajdhani Express to seven days a week.

Orissa has only coaching terminal at Bhubaneswar which is landlocked and inhibits expansion. This terminal should be expanded in order to accommodate more number of trains. Similarly proper coaching terminals may be developed at Berhampur, Sambalpur and Koraput.

I welcome the decision of the Govt, to develop a station in between Cuttack and Bhubaneswar into a international standard. My only request is to complete the project in a time bound manner.

Before concluding, I would mention that the Indian Railways surprised everyone by earning a surplus of Rs 14,700 crore in 2005-06. It went beyond Rs 20,000 crore the next year and promising to take it to Rs 21,578 crore in this financial year. But one should understand how this was achieved.

Broadly, permitting overloading following increase in axle loading and the overall growth of the economy, both yielded increased traffic, aided by rationalization of freight rates through classification changes brought the turnaround.

Now a plateau has been reached. Railways future will now depend heavily on the success of PPP schemes more stress be given on Dedicated Freight Corridor and High Speed Passenger Corridor Projects.

The dedicated corridor would increase both traffic and the speed of goods trains, industrial development, particularly on the eastern sector, will generate enough transport demand. For example, steel production will increase. Finished steel from the eastern region will also be transported to other regions. Therefore I urge upon the government to give more stress on completion of the ongoing projects at the earliest.

श्री रामजीलाल सुमन (फ़िरोज़ाबाद) महोदय, वर्ष 2007-08 में रेलवे पर केंद्रीय सरकार के खर्च के लिए अनुदान की पूरक मांगों पर यह सदन चर्चा कर रहा है। रेल बजट के बाद रेल मंत्री दूसरी बार सदन में धन मांगने आए हैं। ये एक अच्छी परंपरा नहीं है और रेल का बजट बनाने वालों ने बुद्धिमानी का परिचय नहीं दिया है। रेल मंत्रालय को अपनी दूरदृष्टि से प्रति वर्ष ऐसा बजट बनाना चाहिए जिस पर केन्द्रित होकर काम किया जा सके। अनुदान की पूरक मांगों का सीधा अर्थ यह है कि सरकार के बजट अनुमान सही नहीं थे, जितना पैसा मांगना जरूरी है उससे भी ज्यादा जरूरी है खर्च करना।

महोदय, अभी केन्द्रीय सांख्यिकी मंत्रालय ने रेल मंत्रालय के संबंध में एक रिपोर्ट प्रस्तुत की है , जिसमें कहा गया है कि रेल मंत्रालय बिना ठोस आकलन के परियोजनाएं घोषित कर देता है। मंत्रालय के अधीन आ 35 ऐसी परियोजनाएं हैं जिन पर कोई ठोस रिपोर्ट ही तैयार नहीं की गई है और उनके पूरा करने की समय सीमा का भी कोई उल्लेख नहीं है। अक्टूबर से दिसंबर 2006 के दौरान 284 रेलवे की परियोजनाओं का अध्ययन निगरानी प्रणाली के तहत किया गया उनमें से 101 परियोजनाएं ऐसी थीं जिनके निर्माण पूरा होने की समय सीमा के संबंध में रेल मंत्रालय मौन है, निर्माण लागत की राशि का भी उल्लेख इसमें नहीं है। इसके अतिरिक्त 150 परियोजनाएं ऐसी हैं जिनकी निर्माण लागत मूल निमाण लागत से 55 प्रतिशत बढ़ गई है। 33 परियोजनाएं ऐसी हैं जो तीन माह से लेकर 159 माहों की देरी से निर्माण हो रही हैं। 174 परियोजनाओं की निर्माण के लिए 28,602 करोड़ रूपये का लक्ष्य रखा गया था जो अब बढ कर 55,266 करोड़ रूपए हो गया है। इसी रिपोर्ट में आगे कहा गया है कि रेल मंत्रालय पुरानी परियोजनाओं को पूरा किए बिना नई परियोजनाएं शुरू कर देता है जिससे विभाग को अत्यधिक नुकसान होता है।

महोदय, उत्तर प्रदेश में आगर-इटावा बड़ी लाइन परियोजना 1999 मे शुरू हुई थी। इस परियोजना का बहुत बड़ा हिस्सा मेरे संसदीय क्षेत्र फिरोजाबाद से गुजरता है। इसकी अनुमानित लागत 214 करोड़ थी। लगभग 8 वर्ष बीता जाने के बाद इस परियोजना के लिए आधा धन भी अभी तक अब मुक्त नहीं हुआ है जिस गति से इस परियोजनापरक म चल रहा है उससे यह कहना असंभव है कि यह परियोजना कितने वर्षों में पूरी होगी। किसी परियोजना के लिए निर्माण का लक्ष्य निर्धारित न करना अत्यधिक चिंता का विषय है। मैं रेल मंत्री से अपेक्षा करूंगा कि इस परियोजना पर अविलंब एकमुश्त धन अवमुक्त करें जिससे इसे शीघ्र पूरा किया जासके। रेलवे द्वारा भाड़े से आय बढाने का मैं एक उदाहरण रखना चाहता हूं। रेलवे ने

---

* The speech was laid on the Table.

अनेकों जोनल क्षेत्रों में माल ढोने को बढ़ाने के लिए प्रोत्साहन योजना घोषित की और ये प्रोत्साहन प्रतिष्ठानों को दिया जा रहा है। रिलाइंस इंडस्ट्री, लायल इंडस्ट्री और इस्पात इंडस्ट्री को कहा गया है कि वे अपने माल की ढुलाई अधिक से अधिक रेलवे द्वारा कराएं, इन प्रतिष्ठानों को 10 प्रतिशत से लेकर 50 प्रतिशत तक कमीशन दिया जाता है। जो राहत इन प्रतिष्ठानों को दी जा रही है यह छूट सभी प्रतिष्ठानों को होनी चाहिए जिससे सभी लोग रेलवे के ढुलाई के लिए आकर्षित हों। चंद प्रतिष्ठान ही क्यों हो?

1999 में गायशल रेलवे स्टेशन पर हुई दुर्घटना में 400 यात्री मारे गए। दो विपरीत दिशाओं से रेलगाडियां एक ही पटरी पर चल रही थां और ये 40 किलोमीटर तक एक दूसरे के सामने चलीं, जाहिर है कि रेलवे के आला अफसरान का इसमें दोष रहा होगा। आज 8 साल बाद रेल मंत्रालय 6 छोटे कर्मचारियों को 2-2 वर्ष की सजा दिला पाई है जो बडे कर्मचारी उस समय नौकरी से निलंबित किए गए थे वे साफ बच गए औरआज वे नौकरी कर रहे हैं। यह रेल मंत्रालय का रवैया ठीक नहीं है। इतने बड़े हादसे के बाद आला अफसरान को दण्डित करना बहुत जरूरी था। इतना सब कुछ होने के बावजूद भी रेलवे प्रशासन सजग नहीं है। अभी 27 नवंबर को गजियाबाद यार्ड से एक मालगाडी बिना ड्राईवर के 12 किलोमीटर तक चली गई जिसकी रफ्तार 30 मील प्रति घंटा थी और उसने अनेकों सिग्नल भी पार कर लिए यह संयोग है कि कोई अप्रिय घटना नहीं हुई लेकिन रेलवे की इससे ज्यादा लापरवाही और क्या हो सकती है?

सी.ए.जी ने अपनी रिपोर्ट में रेलवे ने किस तरह कमाई की है उसका खुलासा किया है। वर्ष 2005-06 में 15 हजार करोड रूपए यात्रियों से अतिरिक्त वसूल किए गए और प्रचार किया गया कि हमने यात्री भाड़ा नहीं बढ़ाया है जो वसूली की गई वह रिजर्वेशन तथा रिजर्वेशन का रद्द करना सुपरफास्ट गाडियों पर चार्ज और सरचार्ज लगाना शामिल है। भार तो यात्रियों पर ही पड़ा लेकिन अप्रत्यक्ष रूप से। दूसरी ओर माल भाड़े में जो वृद्धि की गई वह वैगनों में अतिरिक्त 8 से 10 टन तक लोड भर कर जो अत्यधिक जोखिम का काम है इससे लाभ तो हुआ लेकिन इससे वैगनों की आयु भी घटेगी।

महोदय, रेल मंत्री पूरे देश के रेल मंत्री हैं सिर्फ बिहार के नहीं हैं। तमाम ऐसे महत्वपूर्ण नगर व महानगर हैं जिन पर महत्वपूर्ण रेलगाडियों का ठहराव नहीं है। मेरा संसदीय क्षेत्र फिरोजाबाद कांच उद्योग के लिए विश्वविख्यात है। फिरोजाबाद रेलवे स्टेशन पर पूर्वा एक्सप्रेस, जोधपुर हावड़ा एक्सप्रेस, नॉर्थ ईस्ट एक्सप्रेस तथा स्वतंत्रता संग्राम सेनानी का ठहराव बहुत जरूरी है। इस स्टेशन पर शुलभ शौचालय की समुचित व्यवस्था नहीं है। यहां रिजर्वेशन के और भी काउंटर बढ़ाए जाने की आवश्यकता है। रिजर्वेशन लिंक बीएसएनएल से है जिससे अत्यधिक दिक्कत होती है, यह लिंग रेलवे का होना चाहिए। मैं आशा व्यक्त करता हूं कि प्राथमिकता के आधार पर रेल मंत्रालय मेरे द्वारा उठाए गए बिन्दुओं पर ध्यान देगा। इति

SHRI A.V. BELLARMIN (NAGERCOIL): Sir, thank you for the chance given. First of all I appreciate Hon'ble Ministers Shri Velu and Shri Lalu for the good developments brought about in Indian Railways. I thank them for the announcement made in the Budget of the Coimbatore - Nagercoil Night Express But agony is the above train has not yet started its journey. Required arrangements shall be made for the early run of the above train. Sir in Southern Railway the much profitable passenger line is Kanyakumari - Chennai line. It is a common experience. The special train announced during festival seasons went full within half an hour from the time of announcement, such a huge rush we experienced all the year in that line. The tracks are utilized more than 180%. Even though the doubling work was not taken up. It is very urgent to make the line double from Villupuram to K. Kumari. Electrifying the line from Villupuram to K.Kumari also shall be taken urgently as this will reduce the running cost, running time and also eco-friendly. Sir K.Kumari you know is the Southern tip of our nation, all trains which halt and start from Trivandrum, Madurai, Tirunelveli shall originate from K.Kumari. The long demand of a night train to Bangalore from Nagercoil should be announced earlier.

Connection to Tuticorin-Mysore Express from Nagercoil, passenger trains to Tirunelveli from Nagercoil in the afternoon and to Nagercoil from Trivandrum in the evening are very long demands. Expansion of Nagercoil, K.Kumari Stations, subways in Nagercoil Vathiyarvilai Suchendrum and Palliyadi, R.O.B. at Putheeri are yet to be sanctioned. Special sanction to be given for a station at Parvathipuram.

Sir, before concluding I raising two more points. A demand for a referral Hospital to the Employees working in Kanyakumari sector at Nagercoil is not yet fulfilled. Please accord a special sanction for that. Also the retrenched workers in

* The speech was laid on the Table.

the Kanyakumari sector were not given employment even after court orders and

directions. Hardly they have four or five years service remains. But instead of

giving chance to them the Railway is going for appeal. It is highly injustice. Kindly accommodate them by giving them employment.

Sir, Railway is a prestigious public sector connecting land-scapes, climates and all caste creed, religious people of India. It should be maintained as public sector. All proposals of outsourcing, contracting, privatising should be dropped.

With these words, I extend my support to the Supplementary Demands for Grants.

DR. C. KRISHNAN (POLLACHI): Sir, I thank you very much for giving me this opportunity. My Constituency is Pollachi which was previously a part of Madurai Division of Southern Railway. But Salem Division of Railways was formed wantedly, without

informing me and without consulting me and without any consultation with the people's representative that part of Pollachi Division has been taken over and attached with Olavelevdu, Palakkad Division.

Sir, we welcome the formation of Salem Division of Railway which has been a long pending demand of Tamilian people. But without any reason, that has been handed over to Kerala. This does not go to Palakkad at any stage.[R72]

Previously also it was a part of Coimbatore in Tamil Nadu. Some of the hon. Members from Kerala and Tamil Nadu had signed that paper relating to the transfer of the areas. I do not know they could be authorised to sign such records which relate to transfer of an area to the Palakkad Division, Kerala which was earlier in the Madurai Division, Tamil Nadu. This has very much injured my sentiments. My people are very much disappointed and also are worried about the fact as to how an area in Tamil Nadu can be handed over to another Division in Kerala without consulting the person who has been elected by them. This is a real concern of the people of my area. In protest against this our Chief Shri Vaiko had done a rail *roko* agitation on 19.09.07 for four to five days and also went round the villages telling everybody that in no way the local MP was informed about the transfer of that area to Palakkad Division, Kerala. Hunger strike was carried out on 04.10.07. The Party also held a mass rally in Pollachi demanding the area back either to Madurai Division or Salem Division.

Sir, when the Salem Division was formed, my name was not even included in the invitation. This was a mistake committed by the concerned authorities. In that way I was again insulted by the authorities. Here I would like to make a demand to the hon. Railway Minister that the area Pollachi Kinathukadavu that has been transferred to the Kerala Division should be brought back either to Salem Division or Madurai Division.

Sir, for the rest of my demands, I am laying it on the Table of the House.

*Sir, ever since Independence, in my part of Tamil Nadu, Pollactir, Coimbatore at my constituency no improvement has come part from Computer Reservation done only in Pollacti Station. It is very much needed a computer reservation at udumalpet station in Coimbatore.

Regarding gauge conversion from existing meter gauge to broad guage this has been a long pending demand of my constituency and an amount of Rs. 1 crore was sanctioned during 2006-2007 for preliminary works for gauge conversion from Dindugal- Palani-Pollacti. Pollachi to Coimbatore and Pollachi to Parghad, Kerala. I should thank the honourable Railway Minister Lalu ji and and State Minister Thirurvelu for sanctioning Rs. 30 crores towards the above BG conversion. I hope the railway officials are working towards starting the work early. As such till now nothing is visible to the common man, even though about nine months have passed after the budget allotment of Rs. 30 crore this year. Work should be started immediately and the work of BG conversion completed in a very short span of time. This is what is anticipated and eagerly requested by my constituency people.

Very important is enough fund should be sanctioned to complete the BG conversion early regarding road over bridges.

Between Kruathukadavu and Pollacti- Mullupadi rail gate should be facilitated with ROB.

In Pollachi, Kotlur-valparai rail gate should be immediately widened and ROB should be built.

In udumalpet, udumalpet- Dhali Road Rail gate is sanctioned for ROB but no work has been started so far.

.. This part of the speech was laid on the Table.

An underground passage should be provided between Udumalpet-Dhali Road and udumalpet –Railway station to facilitate two wheels vehicles to pass through near Rudhrappa Nagar – udumalpet. In Madathukulam, udumalpet TK coimbatore DL

Five trains are crossing, plying towards Palani and Coimbatore via Pollachi are stopping now. These trains should continue to stop at Madathukulam and help my local area people to utilize the train service whichis very much the poor mans transportation. The statin is in the town panahyat, with the offices and bus stand in 500 feet reach. Main Coimbatore Pollachi Palani NH Road is 600 feet reach.

Kiuathukadava and Pollachi area of Madurai Division of Railways has been attached with olavakod division in kerala. This was done while forming the Salem Railway Division.

As an elected representative of pollachi, I was not informed or consulted regarding this major railway activity in my constituency . Some unauthourised honourble MP's have signed the agreement to transfer these parts with kerala. This

agreement will not stand the test of time.

Sir, for getting back these areas again with madurai or the newly formed Salem division of Railways we have conducted Rail stopping agitation on 19.0.07, 2000 persons arrested for stopping four trains under the leadership of my beloved leader Thiru Vaiko Leader of Tamils. He went around the local hundreds of villages to make them aware about the fact. We have conducted a rally walking around pollachi town and conducted a mass meeting public meeting in pollacti town headed by respectful leader thiru vaiko.

Above all Sir, about 3000 (three thousand) persons from my party Marumalachti Dravida Munnetr Kalagam sat for one day on 4.10.07 hunger strike headed by thiru vaiko demanding pollachi and kinakukadavu to be attached again with Madurai division or newly formed Salem division.

Under these situation and circumstances I request honourable Lalu ji, Railway Minister and honourable R. Velu respectable minister of state railways to get back Pollachi and Kinathukaduvu areas with either Salem or Madurai Division as before. *

DR. R. SENTHIL (DHARMAPURI): Sir, at the outset I would like to thank our beloved Railway Minister, Shri Lalu Prasad Yadav Ji for making a dream come true by way of inauguration of the Salem Division. I thank him for having come and inaugurated the Salem Division.

Sir, India is on the move. Our neighbouring State of Kerala not only has cent per cent literacy, but it also has 100 per cent broad gauge in the State, whereas in the State of Tamil Nadu, of the entire stretch of meter gauge, except for 83 kilometres, the rest of it has been approved for conversion to broad gauge. But unfortunately this has remained only an announcement. No funds have been allocated to make it a reality. I would like to request the hon. Minister to allocate funds for gauge conversion in the State of Tamil Nadu.

Sir, in regard to electrification I would like to submit that the neighbouring States have more than 50 per cent of their railway tracks electrified, whereas the percentage of track electrification in Tamil Nadu is just 25 per cent. The electrification of the lifeline railway track of Tamil Nadu, namely, Chennai – Rameshwaram and the track connecting Villipuram -- Rameshwaram is an urgent need. Also, the tracks connecting Madurai –Tuticorin and Maniachi – Nagerkoil would also have to be electrified.

There have been quite a few new lines announced. I would like to thank the hon. Railway Minister for announcing the new lines connecting Nagari – Dindivanam; Dindivanam – Thiruvannamalai; Nagapattinam – Thiruthuraipoondi; and Salem – Karur. But unfortunately, the works of construction of these tracks are going on at a snail's pace. I would like to request the hon. Minister to allocate more funds so that these lines could be constructed at an early date.

Sir, more importantly, there are a couple of lines that have been announced for survey. They are namely, Morappur – Dharmapuri and Dindigul – Lower Camp. I do not know about the status of this. I would like to urge upon the hon. Minister to take it up seriously and see to it that the surveys are completed at an early date. A stretch of around 277 kilometres needs to be doubled as it carries the highest passenger density in the State. It would require a fund allocation to the tune of Rs. 822 crore. The Planning Commission has suggested that this type of a project could be taken up in partnership with the State Government. This is a very important project and keeping in view the fact that the State Government may not be able to shell out much funds for this purpose and so I would like to request the Ministry of Railways to take it up on its own shoulders and do the project at the earliest.

Sir, finally, I would like to mention that the automatic signalling may be extended from Chennai up to Coimbatore. There are also quite a few demands relating to Puducherry and I have represented about that in writing.

SHRI P. MOHAN (MADURAI): Sir, I would like to congratulate and appreciate the Railways for its earning of profits claimed to have risen up to Rs. 20,000 crores. It is also heartening to note that these profits would increase further this year. You have also stated that the ceaseless efforts of the Railways Employees have also gone in to profit earnings. At this juncture, I would like to

find out from the Railways whether you have been paying salaries and perks on a par with Central Government Employees as per the last Sixth Pay Commission recommendations. The Railway Quarters are in a dilapidated condition, basic sanitary facilities and even drinking water facilities are not there. There is an urgent need to increase the salaries and perks of Railways Employees to improve their living standards. The staff quarters provided to Railway men needs to refurbished with speedy steps to provide much lacking basic amenities. Railway hospitals are situated in the Divisional Head and Quarters most of them do not have adequate number of Doctors and needed facilities for surgical treatment. For instance, I happened to see for myself the Railway hospital in coimbatore . It is in a very old building with inadequate space. For the past many years surgical treatment facilities are not there. Railway staff there are pressing for a new hospital.

On the one hand you claim that increased profits could be made. When that kind of turnaround and growth is there in Railways, why should there be outsourcing and private agencies to attend to beddings and others in Railways hospitals. Private contractors are roped in even to maintain sanitation in the Railway hospitals. Hundreds of men and women would henceforth be employed as daily wage labourers for all years to come without social security and job

---

*English Translation of the speech laid on the Table in Tamil.

security engaged by private contractors when they will be working for Railways, the largest employer of the country all these years. There are several Benamis who are handling these contract jobs.

When it comes to Engineering works also Railways have resorted to out-sourcing. For instance Podanur Signals Unit has out-sourced 60% f its works. This must be stopped.

Similarly track maintenance has been mechanized. This may help to speed up the work. But only five men are engaged with a mechanized trolley instead often men to be put on the job. Even this men are required to work in any part of the zone any time of the day at times even ten to fifteen days continuously away from home without any basic amenities to stay even. Hence there is a need to determine and streamline their duty stations and operational requirements. Every track maintenance unit must have ten men instead of five.

I would like to point out the lacunae in New TatKal Scheme that has come in to operation from 24[I] November. According to the new scheme, in trains that have less than fifty percentage of utilisation of TatKal quota in a financial year, 50% of Tatkal bookings will be transferred to those in waiting list who will be paying Rs.150/- an increased charge. It is said that at the time of advanced reservation itself 50% of Tatkal bookings can be made. It is a normal trade practice of give discount on goods that do not sell and stagnate. But Railways increased it to Rs. 150 when there were no takers for Tatkal charges of even Rs.50/-. This is not correct. This may appear to be a relaxation but in reality it is an indirect escalation of service charges. In fact, it should have been done like this. In trains that witnessed a trend of less than 50% of utilization of Tatkal quotas, the Tatkal charges must be made Rs.25/- cutting down by 50 percent.

For more than an year now the train between Madurai and Manmad is in operation. It was announced in the last Budget that Madurai-Mannad train will run twice a week. Hence, I urge upon the Railways to introduce one more train to translate in to action the announcement made in the Rail Budget.

Villupuram-Dindigul-Kanyakumari gauge conversion and doubling of line alongwith electrification must be taken up with the Planning Commission and Railways must obtain its approval to commence the work.

Laying of the double broad gauge line between Madurai and Dindigul must be completed on a war footing.

SHRI RAVICHANDRAN SIPPIPARAI (SIVAKASI): Sir, I am speaking on behalf of MDMK of Supplementary Demands for Railways 2007. I have noticed the Central Government Cabinet decided to laying separate freight corridors between Delhi and Mumbai and also between Delhi and Calcutta. At the same time Southern India our Chennai to ignored by this dedicated RAIL Freight Corridor.

Chennai is a growing hub of industries like automobile and many engineering industries-Chennai and Enore Port should be connected to parts of the country. Therefore, I demand the Railway Minister for dedicated freight corridor to Chennai from Mumbai and Delhi.

We have been demanding doubling of Chennair-Trichy-Madurai-Tutucorin-Kanyakumari Railway line and also the same life line of territory must be electrified.

Even after six months of announcement the proposed Nagroil-Coimbatore Express Train not yet started. The Guage

Conversion work between Virudhuragar and Manamadurai must be completed with time bound manner at least end of 2008 December. It is a long pending one. The nearby train routes are already connected or under conversion. This route alone kept as a Island.

Aruppokottai is one among the big town in South Tamil Nadu. More than 1 lakh people residing in Pruppukottari. So computerized ticket reservation facility should be provided.

Sirrilputtur is another important pilgrim town in my constituency. There is a need for a computerized reservation facility.

Kovilpatti is important business town which is in NH route. Large number of match industries are functioning and Southern Railway si fetching very good income from Koripoltice in this background. I request the Minister for providing a stoppage of Kanyakumaria Express-Koripatti at the earliest.

*The speech was laid on the Table.

Sattur is another business have no match factories and firework industries in around Sattur. Large number of Indian Passengers, Business people using this Railway Station for the Business purposes. So I kindly request Minister for providing stoppage for Howah-Kannyakumari Weekly Express train in two directions at Sattrub.

Sivakari is a big industrial town in my constituency which needs road over bridge at Sivakari to Sriviliputtur Road. Railway level corossing. Raja Palayam also requires a sub-way in the Alangulam Road area.

श्री अविनाश राय खन्ना (होशियारपुर): लालू जी, सबसे पहले तो मैं आपको पंजाब में आने का निमंत्रण देता हूं, क्योंकि श्री आनन्दपुर साहिब से अमृतसर के लिए आपने पिछले सैशन में रेलवे लाइन बिछाने का जो वायदा किया था, उसका शिलान्यास अगर आप कर जायें तो एक बहुत बड़ा एहसान, एक बहुत बड़ी बात पंजाब के लिए होगी। मैं इसके लिए आपको अपनी कांस्टीट्वेंसी में आमंत्रित करता हूं। दूसरी बात, आज जब सुबह प्रश्नकाल में जो जमीन रेलवे की एन्क्रोच्ड है, उसके बारे में बात चल रही थी तो मैं भी एक प्रश्न पूछना चाहता था। मैं एक रिक्वैस्ट करूंगा कि सबसे ज्यादा जो एन्क्रोच्ड लैंड है, वह नोर्दर्न रेलवे के परव्यू में आती है। अगर रेलवे को वह जमीन नहीं चाहिए तो जिनके पास उसका पजेशन है, उनके पजेशन को लीगलाइज़ करने के लिए, रैगुलराइज़ करने के लिए अगर उनको लीज़, पट्टे या रेंट पर दे दी जाये तो एक तो उससे रेलवे को फायदा होगा, दूसरे जो लोग वहां काम कर रहे हैं, वे बस जाएंगे।

माननीय रेल मंत्री जी, बहुत सी बातें रेलवे के बारे में निगेटिव पोजिटिव कही गई हैं, लेकिन मैं दो-तीन बातों के ऊपर आपका ध्यान लाना चाहता हूं। पिछले दिनों सिक्योरिटी पाइंट ऑफ व्यू से देखा जाये तो रेलवे में पूजा एक्सप्रैस में एक डी.आई.जी. ने एक परिवार के साथ जिस हिसाब से व्यवहार किया और टी.वी. में उसका जो फ्लैश हुआ था, जिस ढंग से उन बच्चों को और लेडीज़ को थाने में रखा गया, वह हमारे समाज में एक शर्मनाक बात है। इसी तरह एक आई.ए.एस. आफिसर की बहन के साथ भी जो व्यवहार हुआ, वह भी ठीक नहीं है।

मुझे चण्डीगढ़ और फगवाड़ा से शताब्दी में सफर करने का मौका मिलता है। एक दिन इतनी हैरानी की बात हुई, चण्डीगढ़ रेलवे स्टेशन के ऊपर हबड़ा-दबड़ी मच गई कि हमारी तो सीटें ही कन्फर्म नहीं हैं। जब पता किया तो पता चला कि 19.11 को ट्रेन आनी थी और 18.11 का चार्ट वहां लगा हुआ था, किसी का नाम भी उसमें नहीं था, ऐसी गलतियां रेलवे की इमेज को डैमेज करती हैं। इसी तरह रेलवे में ट्रेन दिल्ली में रोज़ देरी से आती हैं, यहां तक कि शताब्दी भी दिल्ली से अमृतसर या भगवाड़ा में देरी से पहुंचती है, इसका भी आपको ध्यान रखना चाहिए। एक और बात मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूं कि जितनी भी लम्बी दूरी की गाड़ियां हैं, उनमें ए.सी. फर्स्ट के जो डिब्बे होते हैं, उनमें सफाई का बिल्कुल ध्यान नहीं रखा जाता। फॉरेन से जितने भी लोग आते हैं, वे बाई एयर सफर करने के बाद रेलवे को प्रिफर करते हैं। अगर वहां सफाई नहीं होगी तो उसका गलत प्रभाव पड़ेगा। मैंने आपको इस बारे में लिखकर भी दिया था और दूसरी शिकायत भी मैंने लिखकर दी थी, लेकिन उस पर कोई एक्शन नहीं हुआ। ए.सी. फर्स्ट क्लास के डिब्बे में सिगरेट बीड़ी के टुकड़े पड़े हुए थे, इसका भी हमें ध्यान रखना चाहिए।

कुछ बातें मैं अपनी कांस्टीट्वेंसी के बारे में इस सदन में रखना चाहता हूं। रोपड़ एक डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर है। वहां रेलवे लाइन है, पर ईयर रेलवे को गुड्स ट्रेन से 70 करोड़ रुपये की इनकम है और इसी तरह जो पैसेंजर ट्रेन है, उससे डेली एक लाख रुपये की इनकम है, लेकिन उस स्टेशन का हाल क्या है, मुझे देखने का मौका मिला। मुझे वहां बुलाया गया, वहां एक वाटर कूलर भी नहीं है, जो शैड है, बहुत छोटा है और प्लेटफार्म केवल एक है, वह भी गाड़ी से काफी नीचे है। दूसरा प्लेटफार्म वहां बनाने की जरूरत है। हैडक्वार्टर होने के कारण वहां पर डिस्पेंसरी रेलवे बनाये, ताकि इतनी बड़ी आमदनी वहां से रेलवे ले रही है तो कुछ न कुछ उनको रिटर्न किया जाये। मैंने पिछली बार भी आपको कहा था कि पंजाब में एक कहावत है कि हींग लगे न फिटकरी, रंग चोखा आये। बिना कुछ खर्च किये हुए काफी कुछ आप हमारी कांस्टीट्वेंसी को दे सकते हैं, सिर्फ थोड़ी सी एडजस्टमेंट करने की जरूरत है। जैसे एक गाड़ी होशियारपुर रेलवे स्टेशन से जालंधर जाकर टर्मिनेट हो जाती है। अगर वहां से अमृतसर जाना हो तो लोगों को दूसरी गाड़ी लेनी पड़ती है। अगर सीधी गाड़ी होशियारपुर से अमृतसर के लिए चला दी जाये तो रेलवे का कोई खर्च नहीं होगा, सिर्फ टाइम का एडजस्टमेंट है। देश की आजादी से पहले होशियारपुर से लाहौर तक ट्रेन जाती थी, लेकिन आजादी के बाद वह जालंधर तक रह गई है, कृपया इस गाड़ी को होशियारपुर से अमृतसर तक किया जाये।[R73]

एक गाड़ी अभी फिरोजपुर के चलायी गयी है, उसका नाम होशियारपुर-जालंधर-फिरोजपुर रखा गया, लेकिन वह नेट के अंदर नहीं है। कृपया उस गाड़ी का नाम होशियारपुर से फिरोजपुर किया जाए। एक ही गाड़ी है जो होशियारपुर से फिरोजपुर जाती है, लेकिन उसका नाम अभी तक होशियापुर से फिरोजपुर नहीं किया गया। होशियारपुर में गुड्स ट्रेन की काफी संभावनाएं हैं। वहां बहुत ज्यादा इंडस्ट्री हैं। आपका कोई भी गोडाउन वहां प्रापर ढंग से काम नहीं करता है। ...(व्यवधान) आप करेंगे, तो कुछ न कुछ होगा। हम तो तीन साल से यही बातें कह रहे हैं, आपके ऊपर कुछ भी असर नहीं हो रहा है। पंचायत दा किहा सिर मत्थे, पराणा ओथे-ओथे, यह पंजाब की कहावत है। ...(व्यवधान) अगर वहां से जो डीएमयू जाती है, उसको डायरेक्ट चाहे अमृतसर के लिए लगा दिया जाए, तो बहुत बड़ा काम मेरी कांस्टीट्युंसी के लिए हो सकता है।

उपाध्यक्ष महोदय : आप चाहे तो बाद में ले कर दें।

श्री अविनाश राय खन्ना : महोदय, मैं जल्द ही अपनी बात समाप्त करूंगा। हम जानते हैं कि आनंदपुरसाहब एक बहुत बड़ा ऐतिहासिक स्थान है। अभी एक बहुत बड़ा फंक्शन हमारे पंजाब में होने वाला है। आनंदपुरसाहब से पटनासाहब तक रेलवे लाइन है। अगर एक गाड़ी आनंदपुरसाहब से पटनासाहब तक चला दी जाए, तो धार्मिक दृष्टि से टूरिज्म को भी बढ़ावा मिलेगा और हमारे जो सेंटीमेंट्स हैं, उनकी भी आप रेस्पेक्ट कर पायेंगे।

मैं एक बात और कहना चाहता हूं। दिल्ली के लिए दो डिब्बे होशियारपुर से आते हैं। एक इंजन दो डिब्बों को लेकर आता है, फिर वे डिब्बे खाली वापस जाते हैं। मैं रिक्वैस्ट करना चाहूंगा कि वे डिब्बे खाली न आएं। उनको गाड़ी में कन्वर्ट कर दिया। जब भी वे डिब्बे चलें, तो उनमें पैसेंजर भी बैठकर होशियारपुर से आ पायें और इससे रेलवे को भी लाभ होगा। इसी तरह जालंधर जाने के लिए डिब्बों का ऐज पैसेंजर गाड़ी के लिए यूज किया जा सकता है। मैं एक विनती करना चाहूंगा कि पठानकोट से दिल्ली तक बहुत पोटैंशियल है। वहां बहुत सवारी हैं। अगर जनशताब्दी या गरीब-रथ पठानकोट से दिल्ली के लिए चला दिया जाए, तो उसके कारण बहुत बड़ा फायदा पंजाब को हो सकता है। ...(<u>व्यवधान</u>) दुसवा में डबल लाइन की गयी है, जिसके कारण वहां सारा बिजनेस खराब हो गया है। अगर फुट ब्रिज बन जाए, तो उसके कारण भी लोगों को काफी सुविधा हो सकती है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

SHRI BRAHMANANDA PANDA (JAGATSINGHPUR): Sir, I would like to highlight few important aspects with regard to development of Railway Infrastrucuture in my State of Orissa on Supplementary Demands for Grants (Railways) for 2007-08. The details of the projects and demands are mentioned below for your kind attention.

Orissa is one of the few States in the country with substantial natural resources, plentiful minerals and long coastline of 480 kms with potential port sites. However, the State has lacked development in the past due to absence of adequate infrastructure. The railway route length in Orissa is 2340 kms only. Against the national average of 19 kms/000 kms, Orissa has an average of only 15.03 Kms. In the past it has not been possible to harness abundant mineral resources like coal, iron ore, lime stone, bauxite, manganese quartz, graphite and dolomite due to non-availability of railway infrastructure. However, the changing socio-economic development in the State requires speedy development of transport infrastructure in the form of major rail links, doubling electrification, etc.

Since 2002-2003, the State is undergoing a positive change in industrialization. A large number of MOUs hve been signed for setting up of steel plants and Aluminum/Alumina plants. Leading entrepreneurs like POSCO, ESSAR, TATA, JINDAL, BHUSAN have decided to set up steel plants in Orissa. Recently, Govt, of Orissa has entered into an MOU with ARCELOR-MITTAL for a Steel Plant in Keonjhar district with a capacity of 12 MTPA. It is expected that by 2016 the additional generation of traffic shall be 200 Million Tonnes.

---

* The speech was laid on the Table.

Brief for Members of Parliament from Orissa Budget Session 2007

The Ministry of Railways is requested to allot Rs.880.00 crores towards ongoing railway projects, sanction of new lines, surveys, increase passenger amenities with introduction of new trains, extensions and increase in frequency etc.

Annexure-A

PROJECT PROFILES

<u>Name of the Project</u>	<u>Year of Sanction</u>
.1 Lanjigarh Road-Junagarh (56 Kms)	1993-94
2. Khurda Road-Bolangir (289 Kms)	1994-95
3. Haridaspur-Paradeep (82 Kms)	1996-97
4. Rupsa-Bangiriposi Gauge Conversion (89 Kms)	1995-96
5. Nuapada-Gunupur Gauge Conversion (90 Kms)	1997-98
6.Angul-Dubri-Sukinda Road (90 Kms)	1997-98

<u>DAITARI-BANSPANI RAIL LINK PROJECT (155 KMS)</u>

Year of Sanction	1992-93
Estimated Cost	Rs.913.87 crores
Expenditure till March, 2007	Rs.739.00 cores

LANJIGARH ROAD-JUNAGARH (56 KMS)

Year of Sanction	1993-94
Estimated cost	Rs.119.29 crores
Expenditure till March 2006	Rs. 27 crores

KHURDA ROAD-BOLANGIR (289 KMs)

Year of sanction	1994-95
Estimated Cost	Rs.1,000.00 crores
Expenditure till March, 2006	Rs.45.01 crores

Land acquisition has been completed for 36 kms from Khurda Road end. Earthwork and construction of bridges are in progress. Detailed estimate from 36-112 Kms has been submitted to Ministry of Railways for Rs.316.67 crores. The final location survey from 112-289 kms has been completed. The section from 0-36 kms should be commissioned in 2007-08. Ministry of Railways is requested for allotment of Rs. 100.00 crores for 2007-08/sufficient funds for its early completion.

HARIDASPUR-PARADEEP (82 KMs)

ANGUL-DUBRI-SUKINDA ROAD (90 Kms)

TALCHER-BIMLAGARH (154 Kms).

RUPSA-BANGRIPOSI (89 Kms)

NUAPADA-GUNUPUR (90 Kms)

DOUBLING ANE ELECTRIFICATION

Three doubling projects i.e., Nirgundi-Raghunathpur, Rahama-Paradip and Rajatagarh-Nirgundi have been completed. Two doubling projects were sanctioned in the year 2006-07. Presently, eleven doubling projects including the two sanctioned last year are in progress in order to further augment line capacity to cater to the additional generation of traffic. Allocation of funds for the 2nd bridge at Mahanadi, Kathajori and Kuakhai and Haridaspur-Jakhapur (3rd Line) needs to be sharply increased. Ministry of Railways is requested to allot Rs.300.00 crores for the doubling projects in Orissa.

Proposals for New Doublings Daitari-Banspani B.G. Rail Link (155 kms) Talcher-Sambalpur B.G. Rail Link Haridaspur-Paradeep

B.G. Rail Link

ELECTRIFICATION

Electrification for the East Coast Link between Vishakhapatnam to Kharagpur has been completed. However, for the residual work, Ministry of Railways to allot Rs.40.00 crores for 2007-08. With the completion of electrification of East Coast Rail Link the feeder links need to be electrified as a matter of operational strategy.

Ministry of Railways is requested to sanction Electrification for :-

(a) Daitari-Banspani B.G. Rail Link

(b) Haridaspur-Paradeep B.G. Rail Link

(c) Talcher-Sambalpur-Jharsuguda B.G. Rail Link

NEW LINES AND SURVEYS

CONVERSION & EXTENSION OF NUAPAPA-GUNUPUR B.G. RAIL LINK TO THERUVALI (79 Kms)

JAYPORE-MALKANGIRI (117 KMS)

The initial survey for this rail link was conducted in 2004. Subsequently, Ministry of Railways completed an updated survey. The estimated cost of this project will be Rs.562.05 crores with a **viable rate of return of 14.28%.** The sanction of this rail link will provide succor to the most backward districts of Orissa. It will also ensure socio- economic development in Malkangiri and Koraput districts and mitigate Naxal activities. Ministry of Railways is requested to accord sanction.

BARGARH-NUAPAPA-VIA-PADMAPUR (120 Kms)
TALCHER-GOPALPUR (245 Kms)

PURI-KONARK (35 Kms.) JALESWAR-DIGHA (40Kms)

RUPS-BANGRIPOSI TO GORUMAHISANI (35 KMS) BADAMPAHAR TO KEONJHAR (70 KMS) BERHAMPUR TO PHULABANI (169.8 KMS) SURVEYS

The Ministry of Railways is requested to sanction four Surveys for 2007-08 which are as followings:-

1. SAMBALPUR-BERHAMPUR VIA BIRMAHARAJPURI (408 kms)

2. BOLANGIR-NAWAPARA (159 KMS)

3. BANSPANI-BIMLAGARH (80 KMS)

4. JAJPUR KEONJHAR ROAD-JAJPUR (30 KMS)

Frequency Increase

Bhubaneswar/Kurla Express to more five days to week (instead of two days). Puri-Ahmedabad via Sambalpur Express to run everyday in a week. This will help people of the backward district in K.B.K. region. I would, therefore, appeal Hon'ble Railway Minister that a special package be declared in respect of Orissa for its Railway Infrastructure Development in view of the industrial revolution initiated by Hon'ble Chief Minister Shri Navin Patnaik.

SHRIMATI ARCHANA NAYAK (KENDRAPARA): Sir, thank you for giving me an opportunity to participate in the discussion on the Supplementary Demands for Grants (Railways) 2007-08.

While congratulating the hon. Minister of Railways for his able leadership of the Railways, I would like to bring to his kind notice the following few points.

Under the able leadership of hon. Chief Minister of Orissa, Shri Naveen Patnaik, Paradip is developing as one of the main industrial hubs of Orissa. A number of Foreign Direct Investments are coming up there, leading to vast economic growth and employment generation. Presently, Paradip Port, fertilizer companies and other types of industries are there in Paradip. Hence, there is an urgent need for speeding up the Haridaspur-Paradip railway line work, which comes under my constituency, and complete the work within a specific time. It is needless to say that the early completion of Haridaspur-Paradip railway line will connect seven to eight districts in its way. It will also become an economic life line of Orissa.

The Rajdhani Express, running four days in a week from Bhubaneswar to Delhi should be made daily. The frequency of Lokmanya Tilak Express, running between Kurla/Mumbai and Bhubaneswar should be increased from the present once in a week to at least four days in a week. There is no facility of pantry car available in Lokmanya Tilak Express. The same may please be introduced. Members of Parliament of Orissa also submitted a request letter to the hon. Minister of Railways in the month of May, 2007 for consideration of the above matter.

Similarly, in Puri-Tirupati Express which attracts a large number of tourists and pilgrims, II-AC compartments, along with a pantry car, may please be introduced.[MSOffice74] The train should be made a super fast express train.

Sir, it is also requested that the Koramandal Express running between Howrah to Chennai should be given a stoppage at Gudur so that the passengers/pilgrims to the Tirupati can go there easily. A new train from Puri to Rameswaram may also be introduced.

Sir, finally I would like to request the hon. Minister for the security of the women passengers travelling alone. The provision of women security officials may also be made in the train.

Sir, I hope that the hon. Minister of Railways will consider the above demands.

Sir, with these few words, I would like to conclude my speech.

श्री घुरन राम (पलामू) : महोदय, मैं आग्रह के साथ कहना चाहता हूं कि पलामू लोकसभा क्षेत्र के अन्तर्गत अनेकों समस्यायें हैं, जिससे श्रीमान् भी अवगत हैं। पलामू की जनता ने श्रीमान् से आग्रह भी किया था। कृपया सभी समस्याओं का समाधान करें। इसे अति आवश्यक समझा जाए। जिसका ब्यौरा इस प्रकार है।

बरवाडीह से भवनाथपुर तक पैसेंजर ट्रेन चलवाना। नई दिल्ली रांची राजधानी वाया बरकाकाना (2454/2453) को सप्ताह में तीन दिन करवाना। बरवाडीह जं से विरमिरि (छ.ग.) वाया अम्बिकापुर रेल लाइन बनवाना। डेहरी ऑन सोन से बरवाडीह जे. तक ईएमयू ट्रेन चालू करना। नई दिल्ली से गया जंक्शन तक चलने वाली महाबोधी एक्सप्रेस (2398) में डेहरी ऑन सोन से बरवाडीह जंक्शन तक लिंक एक्सप्रेस चालू करवाना। वाराणसी से हटिया तक चलने वाली इंटरसिटी एक्सप्रेस को नवाडीह स्टेशन पर ठहराव करवाना। बरवाडीह से लखनऊ तक चलने वाली लिंक एक्सप्रेस को मेराल ग्राम स्टेशन पर ठहराव करवाना। झारखंड स्वर्ण जयंती एक्सप्रेस (2873) को अलीगढ़ में ठहराव करवाना। हैदर नगर स्टेशन को हाई लेवल स्टेशन एवं फुट ब्रिज का निर्माण करवाना। कोशीआरा स्टेशन को मॉडल स्टेशन एवं फुट ब्रिज बनवाना। गढ़वा स्टेशन को मॉडल स्टेशन एवं फुट ब्रिज का निर्माण करवाना। नवाडीह स्टेशन को मॉडल स्टेशन एवं फुट ब्रिज का निर्माण करवाना। नगर उटॉरी स्टेशन को मॉडल स्टेशन एवं फुट ब्रिज का निर्माण करवाना। पंजरी ग्राम के पास रेलवे क्रॉसिंग का निर्माण करवाना। काठल ग्राम के पास रेलवे क्रॉसिंग का निर्माण करवाना। पलामू लिंक एक्सप्रेस में मेराल स्टेशन से 4 बर्थ का आरक्षण कोटा सुनिश्चित करवाना। हावड़ा से जबलपुर चलने वाली शक्तिपुंज एक्सप्रेस में पैन्ट्रीकार चालू करना। बरवाडीह से लखनऊ तक चलने वाली त्रिवेणी एक्सप्रेस में पैन्ट्रीकार चालू करना। बमनी स्टेशन बनकर तैयार, इसे चालू करवाना। अरंगी स्टेशन बनकर तैयार है, इसे चालू करवाना। पलामू एक्सप्रेस का लालगढ़ स्टेशन पर ठहराव। शक्तिपुंज एक्सप्रेस का मेराल ग्राम में ठहराव।

---

* The speech was laid on the Table.

श्री अब्दुल रशीद शाहीन (बारामूला): महोदय, सप्लीमैंट्री ग्रांट्स में कुछ प्रोजेक्ट्स के लिए जिक्र है जिसमें उधमपुर, बारामूला, काजीगुंड प्रोजैक्ट का भी जिक्र है। मैं बहुत ही इख्तिसार के साथ एक-दो बातें रेलवे मिनिस्टर साहब के नोटिस में लाना चाहता हूं। रेलवे मिनिस्टर साहब की बहुत तारीफें होती हैं और बेशक वे तारीफों के लायक हैं। कहते हैं कि इन्होंने बहुत सारे कमालात किए हैं। किए होंगे, लेकिन मैं इन्हें कश्मीर के सिलसिले में कहना चाहता हूं कि ये तारीखसाजी का काम कर सकते हैं अगर ये बारामूला, कुपवाड़ा प्रोजैक्ट के लिए सैंक्शन करवा दें। बारामूला-काजीगुंड और उधमपुर-काजीगुंड का प्रोजैक्ट एक तारीखी प्रोजैक्ट है और हिन्दुस्तान की रेलवे के लिए यह इन्तहाई फख्र की बात होगी कि इन्होंने एक ऐसा कमाल करके दिखाया। जब हमारी रोड पर बनिहाल का डेढ़ किलोमीटर का टनल बना था, तो हमारे तेजिसलेचर में एक मैम्बर ने कहा था कि हमने पहाड़ों के सीने चीर लिए और हिन्दुस्तान के साथ इलहाक को मुकम्मल कर दिया। लेकिन आज उधमपुर से काजीगुंड तक एक सौ से ज्यादा किलोमीटर का जो टनल बन रहा है, वह वाकई काबिले मुबारकबाद है। उस सिलसिले में बीजेपी के साथ हजार इख्तिलाफात सही, हम उनकी सरकार के लीडर वाजपेयी जी का शुक्रिया किए बगैर नहीं रह सकते, क्योंकि उन्होंने इस प्रोजक्ट को नेशनल प्रोजैक्ट बनाया, धन की कमी नहीं होने दी और यह बहुत तेजी के साथ उन हालात में चला जब मुमकिन ही नहीं था कि यह प्रोजैक्ट होता। लेकिन हमारे काबिल तरीन रेलवे मिनिस्टर साहब, जिन्होंने वाकई कुछ इन्कलाब कर दिए और कुछ इन्कलाब इनके ज़हन में हैं, जिनके बारे में पता चलता है कि अब ये कार्बन प्रोजैक्ट पर काम कर रहे हैं और दूसरे काम भी कर रहे हैं। अगर ये इस मरहले पर कुपवाड़ा का प्रोजैक्ट करवा दें तो रेलवे डिपार्टमेंट के लिए फायदा होगा, मुल्क के लिए फायदा होगा और एक अहम तारीखी काम मुकम्मल होगा।

इसके साथ मैं यह गुज़ारिश भी करना चाहता हूं कि वैष्णो माता के दर्शन के लिए हजारों यात्री मुल्क से ऐते हैं। रेलवे मिनिस्टर साहब की मौजूदगी में यह होना चाहिए कि वे जम्मू रेलवे स्टेशन को बुसत दें और वहां यात्रियों के लिए सुविधाएं पैदा करें ताकि उन्हें मुश्किल वक्त में कोई दिक्कत न आए। वह रेलवे स्टेशन बहुत ही छोटा है और उसमें बड़ी दिक्कत है। जब वहां यात्रियों का सैलाब होता है तब बहुत सारे लोगों को तकलीफ होती है।

मैं इनकी नज़र में एक अहम मसला यह लाना चाहता हूं कि ये रेलवे डिपार्टमेंट में चंद हजार सिपाहियों से काम चला रहे हैं। जुर्म बहुत बढ़ते जा रहे हैं। कश्मीर-अमृतसर-जालंधर रोड के बीच ऐसे कुछ हादसे हुए जिसमें हमारे बहुत कीमती लोगों की जानें गईं, लेकिन उसमें तहकीकात नहीं हो सकी, क्योंकि पुलिस की जुरिस्डिक्शन उस मुतल्लिक स्टेट की होती है जिससे रेल गुजरती है। किसी की चोरी हो जाए, किसी को तकलीफ हो जाए, कौन रेल को छोड़कर पुलिस में चला जाए। मैं माननीय रेलवे मिनिस्टर से दरख्वास्त करना चाहता हूं कि वे इसकी तरफ तवज्जह दें, यह इनका एक बहुत बड़ा कंट्रीब्यूशन होगा।

इसके साथ जिन लोगों ने इस प्रोजैक्ट को बनाया, इस तरफ से हमारे एक दोस्त ने कहा कि प्रशंसा नहीं होनी चाहिए, लेकिन मैं इस बात का कायल नहीं हूं। जो लोग काम करते हैं, बरमला उनकी तारीफ होनी चाहिए। रेलवे मिनिस्टर ने जो कमालात किए हैं, उनकी तारीफ होनी चाहिए। इनकी ब्यूरोक्रेसी ने इनका जो साथ दिया और वहां जो इंजीनियर दिन-रात इस प्रोजैक्ट के साथ लगे हुए हैं, जिन्होंने ऐसे हालात में, जब सिक्युरिटी प्रैशर्स थे, जब उनकी जिंदगी दांव पर लगी हुई थी, उन्होंने जो काम किया और कर रहे हैं, हम उसकी जरूर तारीफ करेंगे और वे उस तारीफ के मुसतहिक हैं।

19.00 hrs.[MSOffice75]

मैं आखिरी में रेलवे मिनिस्टर से यह दरख्वास्त करना चाहता हूं कि एक इंजीनियर और उसका भाई जो दो लोग वहां मारे गये, वे एक राइवलरी के शिकार हुए।

उसकी जिम्मेदारी अल्ट्राज के ऊपर डाली गयी। इनको भी उसका अहसास है, लेकिन उसकी तहकीकात नहीं हुई और जिस आदमी की जान गयी, उसके बारे में हमारी नजर में कुछ नहीं हुआ कि उसके लिए क्या किया गया।

मैं इन गुज़ारिशात के साथ रेलवे मिनिस्टर से दरख्वास्त करता हूं कि वे इन सब बातों पर तवज्जो दें।

SHRI J.M. AARON RASHID (PERIYAKULAM): Sir. I rise to support the Supplementary Bill for the Railways.I really appreciate under the leadership of Shri Lalu Prasad Yadav, the Railway is doing well in all spheres. At the time of NDA Government, Railways meant a loss making unit and every year, they raised the rail and freight fare and they never maintained the commuters and the poor man's actual needs. Everybody was accusing the Railways for their non-performance in the BJP regime.

Sir, now our Hon. Minister, Shri Lalu Prasad ji is taking classes to post graduate students of the World class university, though his educational qualifications were much less. Everyone has to appreciated whole-heartedly that he is taking classes of the post-graduate and Business Management students.

Sir, in his three and half year regime, Railway is earning good profits every year, passengers fare have not been increased and train schedule timings are well maintained. By seeing the BJP members' eyes and stomachs are burning. Under the auspicious leadership of Smt. Sonia Gandhi and the able guidance of Dr. Manmohan Singh, our Lalu Prasad Yadav ji' Railways has become one of the world class model.

Sir, coming to my constituency matters, I have requested the Hon. Minister, Shri Lai Prasad Yadav to facilitate Ayappan Temple pilgrims by way of laying a broad gauge line via Dindigul-Bathalgundu-Periyakulam-Theni-Bodi-Kambam and from Gudalur making a tunnel to the lower foothills of Ayappan Temple. If this is done, lakhs and lakhs of pilgrims who are going to Ayappan Temple will pray for Lalu Prasad and UPA Governments prosperous tenure and winning again in the next elections.

Sir, last year I had requested for Madhurai-Theni-Bhodi broad gauge line. The Hon. Minister and the MOS,. Shri Velu assured the House that the survey

---

* The speech was laid on the Table.

has been conducted and the work will be started. Mr. Velu took me and Mr. Ganadesikan and other MPs to meet the Hon. FinanceMinisterfor release of funds. The Hon. Minister also agreed and had spoken to his Finance Chairman, Mr. Montek Singh Ahluwalia for the release of funds. But to the best of my knowledge, no work has been started so far and I have requested the Minister that while doing this work two over bridges have to be built, one near Then! Collectorate connecting the bypass, and the next one at Theni-Kambam High Road. During the peak hours, the traffic vehicles used to jam for miles together and students and other commuters face a lot of hardship to move out of the area. I also requested for a cardamom, tea, and paddy Freight booking Centre at Theni. Now the cardamom and tea growers and other essential commodity growers are taking their goods in a tempo or a lorry either to Coimbatore or to Madhurai for their booking. They have to pay double freight and face a lot of sales-tax and other problems. They also face lot of police harassment. The small growers are the real suffers. Once the small growers demand has been taken care of by the Railways, they all will praise Railway Department endeavours. At the time of clearing the occupations on both the sides of the meter gauge railway line, some alternative house sites are to be given to the small thatched hutment poor dwellers. Lalu ji is the champion of the poor masses. I hope he will definitely take care of the poor hutment dwellers.

I thank the Railway Minister for giving the Salem Railway Division. At the same time many needs of the Tamilians have not been addressed so far, particularly, Madhurai-Rameshwaram line, Chennai-Tanjaur- Nagapatnam Railway line and Myladuthuru-Karaikuddi railway line, and Tirunelvelli-Tinkaci line. All these works have to be taken on war foot basis and have to complete within the stipulated time. The Ramnad-Kilakarai and Tanjore-Thiruvarur-Nagore-Nagapapattinam, which are most important pilgrimage places for Muslims and Christians. These works are not in good progress.

I request the Hon'ble Minister to give suitable directions to the Department to finish the work at the earliest. Sir, I hope the Hon. Minister will definitely do something for the Tamil Nadu people and will definitely address the needs of the Tamil Nadu people. With these words, I conclude, Sir.

SHRIMATI K. RANI (RASIPURAM): Sir, I thank you for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Supplementary Demands for Grants in respect of Railways for the year 2007-08.

While extending my support wholeheartedly to this Budget, I would like to make some few points for the consideration of the hon. Minister. I would request the hon. Minister to inform us of the current position when he replies to the debate.

I now come to the Salem-Karur railway line in my constituency. The major issue with regard to my constituency is about the Salem-Karur railway line. It has been pending for more than 10 years. While it was conceived in the year 1996-97, it was estimated to incur an expenditure of about Rs. 129 crore but because of cost and time over-run, now it is expected to incur an expenditure of about Rs.360 crore. There is no stay order in any court of India to stop this project. Only finance is the constraint to taking up this project. Further, work in a major portion of the 85 kilometres of this route is yet to be taken up. Then, 111 small bridges, three big bridges, 21 ROBs and 50 subways are to be constructed.

We have some small buildings at Mallur and Mohanur whereas at Rasipuram, Pudhuchatthiram, Namakkal, etc. the construction of building itself is yet to start.

A tender had been placed at a cost of Rs.24 crore for the construction of a bridge between Mohanur and Vangal on the Cauvery River but we see only pillars on this River. This is a very pathetic and pitiable state of affairs of the project. We need to allocate at least Rs.100 crore a year for the early completion of this project whereas the Railways have allocated only Rs.20 crore. I am afraid, nobody knows whether that amount has been released or yet to be sanctioned.

I would like to thank the hon. Minister for conceding the longstanding demand of the people of Tamil Nadu to have a separate Railway Division at Salem. Being a part of my constituency, people of Salem and Namakkal are very happy about this decision of the Railways to have a separate Railway Division. On behalf of the people of my constituency and Tamil Nadu, I express my sincere thanks to the hon. Railway Minister for this.

Another point is about honouring of our request for the release of Emergency Quota from Salem in the North-bound trains starting from Kerala like the Kerala Express. Even after the decision of creating the new Salem Division, it is being honoured from Palakkad. I would request that facilities may be provided so that it is honoured at Salem itself. In this connection, I would request the hon. Minister to consider these points and do the needful to fulfil the aspirations of the people of my constituency.

Finally, I would say that recently he has started a train from Vridhachalam to Salem. People of my constituency request that it should be thrice a day. I hope that the hon. Minister will do this favour to me.

I thank you, sir, for giving me this opportunity.

SHRI PANNIAN RAVINDRAN (THIRUVANANTHAPURAM) : Sir, Kerala State has about 25% of its population living in other metro cities namely Delhi-Bombay-Chennai-Bangalore and Calcutta. Their chief means of travel is the Railway. Therefore, it is essential that more railway services should start from Kerala.

The Frnakulam-Delhi Mangla Express should be extended upto Thiruvananthapuram. New train should start from Bangalore to Kerala.

A seperate track should be constructed for passenger trains. The maintenance of coaches should be a regular and time bound work. Also the security of passengers should be ensured.

The electrification and doubling of Palghat-Mangalapuram line and the Ernakulam-Thiruvananthapuram line via Kottayam and Alleppey should be completed.

The survey work of Nilampoor-Nangakod railway and Talasherry Mysore Railway should be completed and made functional. On all long route first class coaches should invariably be provided.

It would be a practical move, if more passenger trains run during day time.

The Garib Rath from Thiruvananthapuram to Mumbai was promised by the Railway Minister but it has not been made operational. Another Garib Rath from Thiruvananthapuram to Delhi should be started. A fast passenger train, from Mangalapuram-Thiruvananthapuram and back should begin for the benefit of poor passengers. The Sabari, route should be completed. Doubling and electrification of Thiruvananthapuram-Kanyakumari route should be completed.

A west coast Railway zone should be constituted consisting of Thiruvananthapuram-Palghat, parts of Salem Division and parts of Konkan Railway upto Goa.

---

* English Translation of the speech originally delivered in Malayalam.

The rental charges of stalls in Railway stations has gone up. There is 300-400% increase in the rental charges of even book stalls.

All problems faced by Railway porters should be sympathetically delt with. I submit all these demands before Lalu Ji and Velu Ji.

SHRI ABU AYES MONDAL (KATWA): Sir, I rise to support the Supplementary Demands for Grants (Railways) for 2007-08. While I support the Grants, I want to mention some burning problems waiting to be implemented.

To the reply of an Unstarred Question 343 on 23rd November, 2006, hon. MOS in the Ministry of Railways, Shri R. Veluji told this august House that the Bandel-Katwa section, doubling of Bandel-Jirat has been taken up. It is a matter of great regret that this has not been completed. I demand that works may be completed as soon as possible.

Secondly, Sir, I would like to bring it to the notice of the Minister the vulnerable condition of Samudragarh and Kalinagar railway stations on Bandel-Katwa railway section of West Bengal. These two stations are only 40 metres away from the mighty Ganga, while five years ago, the Ganga was 2 kilometres away from these two stations. I raised serious concern in this regard many a time in this House. I demand all steps to be taken up to save these two stations as well as to save the whole railway line.

Thirdly, as the Railways Land Development Authority has been set up for commercial development of railway land, I urge upon the Ministry of Railways to get a commercial settlement with the people who have been living as well as using this land for years together. Most of them have come from the then East Pakistan, now Bangladesh.

My last point is regarding the works of doubling from Sealdah-Bongaigaon have been going on for the last ten years now. I demand that the works may be completed as early as possible.

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर): उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेलमंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेलवे के अनुपूरक बजट, जिसमें कश्मीर, असम और देश के अन्य भागों के लिए योजनाएं शामिल हैं, उसका स्वागत करता हूँ। मैं कहना चाहूंगा कि रेलवे राष्ट्र की वे नसें हैं जिनमें राष्ट्रीय एकता का रक्त बहता है। यदि यह कहा जाए कि बुलबुल की जिंदगी है चमन की बहार पर, हिंदुस्तान की जिन्दगी है रेलवे की रफ्तार पर, तो इसमें कोई अतिश्योक्ति नहीं होगी। मंत्री जी ने बिना यात्री और मालभाड़ा बढ़ाए, जिस तरह रेलवे को लाभ में पहुंचा दिया, वह सचमुच ही चमत्कार है। जब आप अजमेर में तशरीफ लाए थे, अजमेर शरीफ के प्रति आपकी बहुत आस्था है, उस समय आपने घोषणा की थी कि अजमेर रेलवे स्टेशन को एक विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन बनाएंगे। उस समय हजारों लोगों की करतल-ध्वनि के मध्य आपने यह घोषणा की थी, निश्चित रूप से आपको इसका स्मरण होगा। उस सूची में अजमेर को सम्मिलित करके, उसे विश्वस्तरीय स्टेशन बनाने में आप सहयोग करेंगे, ऐसी मैं आशा करता हूँ। आपने पूजा एक्सप्रेस, जो जयपुर से जम्मूतवी के बीच चलती है, को अजमेर तक पहुंचाया है, लेकिन यह गाड़ी हमेशा दो-तीन घंटे विलम्ब से चलती है, जिसकी वजह से वैष्णो देवी जाने वाले हजारों यात्रियों को असुविधा होती है। इसलिए मेरी आपसे निवेदन है कि रेलवे में पंक्चुअलिटी, सैफ्टी और सिक्योरिटी के तीनों सिद्धान्तों का दृढ़ता से पालन कराइए।[R76]

मान्यवर, आपने दिल्ली मेल को अहमदाबाद से अजमेर होते हुए हरिद्वार तक बढ़ा दिया, यह एक अच्छी बात है। लेकिन दिल्ली में यह गाड़ी छठे, सातवें या आठवें प्लेटफार्म पर रुकती हैं, जोकि बहुत छोटे हैं। यहां पर हजारों यात्री चढ़ते और उतरते हैं। कई बार भीड़ के कारण हादसा भी हो जाता है और कई लोगों की मौत हो जाती है। इसलिए इस ट्रेन को मेन प्लेटफार्म पर खडा किया जाए। इसके अलावा इस ट्रेन में थोड़े और डिब्बे बढ़ाए जाएं तथा समय की पाबंदी निश्चित की जाए।

अजमेर से उदयपुर, रतलाम, चित्तौड़ रेल लाइन को आपने बड़ी लाइन बना दिया और गाड़ियों की शुरूआत भी कर दी, लेकिन चेतक एक्सप्रेस जो मीटर गेज के समय अजमेर, भीलवाड़ा, जयपुर होकर दिल्ली जाती थी, वह बंद कर दी गई। इसके अलावा अन्य गाड़ियों को भी बंद कर दिया गया। लोग कोटा होकर जाते हैं, इससे बहुत समय लगता है। इसलिए रतलाम से उदयपुर, चित्तौड़, अजमेर, जयपुर, भीलवाड़ा होकर दिल्ली के लिए एक ट्रेन चलाई जाए, जो चेतक एक्सप्रेस की तरह ही हो, तो उससे समय भी कम लगेगा और रेलवे को भी अधिक लाभ होगा। भीलवाड़ा से दिल्ली जाने के लिए कोई सीधी गाड़ी नहीं है। इसपर भी ध्यान दें। अजमेर से दिल्ली के लिए दिन में कोई ट्रेन नहीं है। शताब्दी एक्सप्रेस जाती है, लेकिन बहुत महंगी है। बाकी रेलगाड़ियां रात में जाती हैं। पहले मीटरगेज थी तो एक ट्रेन अहमदाबाद से आती थी। वह सवेरे अजमेर पहुंचती थी और शाम को दिल्ली आती थी। ऐसी ही एक ट्रेन चला दें तो काफी फायदा होगा और रेलवे को भी लाभ होगा।

अमृतसर से जयपुर तक आपने ट्रेन चलाई है। राधास्वामी के अनुयायी बड़ी संख्या में उसमें यात्रा करते हैं। उसे अगर अजमेर तक बढ़ा दें तो बहुत अच्छा होगा। अजमेर से पुष्कर तक रेलवे लाइन बनाने की आपने घोषणा की थी। उस पर काम धीमी गति से चल रहा है। आपके कार्यकाल में अगर पुष्कर जैसा तीर्थस्थल रेल लाइन से जुड़ जाए, तो इससे बढ़कर और क्या सौगात होगी। मैं समझता हूं ब्रह्मा जी के पुष्कर के लिए भी यह बहुत बड़ी सौगात होगी।

मैं पांचवी बार लोक सभा में अजमेर संसदीय क्षेत्र से जीतकर आया हूं। यहां पर राम कृपाल यादव जी भी बैठे हुए हैं। मैं उनसे प्रार्थना करूंगा कि जैसे रामजी के दरबार में तुलसीदास जी ने हनुमान जी के माध्यम से विनयपत्रिका भेजी थी, मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि ब्यावर एक लाख की आबादी वाला शहर है और अजमेर जिले में ही

है। वहां व्यापार-उद्योगों की बड़ी मंडी है। अगर वहां आश्रम एक्सप्रेस का दो मिनट का ही स्टापेज दे दें तो दक्षिण भारत में जो लोग आते-जाते हैं, उन्हें काफी सुविधा हो जाएगी। इसके अलावा हजारों सैनिक मेरवाड़ा क्षेत्र से उस क्षेत्र में आते-जाते हैं। अगर ऐसा हो जाता है तो अजमेर जिले की जनता, खासकर ब्यावर की, आपके प्रति बहुत आभारी रहेगी। आपने पहले भी कहा था कि यह हो जाएगा इसलिए प्राण जाए पर वचन न जाए, यही मैं आपसे अपेक्षा करता हूं।

मैं यह भी कहना चाहता हूं कि आपने ईस्टर्न-वेस्टर्न फ्रेट कारीडोर बनाने की घोषणा की है, जिसका मैं स्वागत करता हूं। इससे पश्चिम वाले, पूर्व वाले काफी लाभान्वित होंगे और देश के अंदर व्यापार भी बढ़ेगा और यातायात भी बढ़ेगा।

रेलगाड़ियों में सफाई की ओर विशेष ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है। जब हम ट्रेन से यात्रा करते हैं तो लोग शिकायत करते हैं कि देखिए बैडरोल कितने गंदे हैं और शौचालय दिखाते हैं कि कितना गंदा है। इस तरह हमें नीचा देखना पड़ता है। हम केवल यही कहते हैं कि होते-होते काम ठीक हो जाएगा। इसलिए इस मामले में थोड़ी सख्ती करें। आपने यात्री वर्ष और सफाई वर्ष मनाने की घोषणा की है, उसे कार्यान्वित सही तरीके से किया जाए तो उत्तम होगा।

आपने बिहार, झारखंड से कई गाड़ियां चलाकर अजमेर को जोड़ा, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। अजमेर को गुवाहाटी से भी जोड़ दिया जाए। इसी तरह हैदराबाद से भी ब्राडगेज से जोड़ दिया जाए। आपने रतलाम तक तो कर दिया है, फिर खंडवा, काचीगुड़ा तक जो मीटरगेज लाइन है, उसे ब्राडगेज में बदल दिया जाए तो आंध्र प्रदेश से सीधा सम्पर्क यहां के लोगों का हो जाएगा। आंध्र प्रदेश से भी हजारों लोग हर साल अजमेर शरीफ के उर्स में आते हैं इसलिए इसकी व्यवस्था जरूर करा दें।

यह ठीक है कि यह रेलवे का पूरक बजट है, लेकिन हमारी मजबूरी है कि अगर हम रेलवे पर बोलें तो लोग समझते हैं कि हमारे इलाके के लिए कुछ कहा है। गांवों में रेलवे फाटकों पर चौकीदार आदि की कोई व्यवस्था नहीं है। वैसे आपने ऐसी जगहों पर चौकीदार की व्यवस्था की घोषणा की है। अगर यह व्यवस्था जल्दी कर देंगे तो काफी सुविधा हो जाएगी। गांव में अगर किसी महिला को रात को डिलीवरी हो, फाटक बंद मिले तो उसे कोई खोलने वाला नहीं होता है। इस तरह काफी परेशानी होती है और परिणामस्वरूप किसी की मौत भी हो जाती है। आपने छोटी जगहों पर रेलवे फाटक पर चौकीदार की व्यवस्था के लिए सर्वे भी कराया है इसलिए इस काम को शीघ्र कराएं।

अजमेर में तोपदड़ा पर कोई ओवरब्रिज नहीं है। राजस्थान सरकार ने लिखकर दिया है कि वहां रेल लाइन पर ओवर ब्रिज बनाया जाए। लेकिन रेलवे के अधिकारी अगर-मगर कर रहे हैं। आपके यहां से आदेश जाना चाहिए कि तोपदड़ा, जो अजमेर रेलवे स्टेशन के पास है, ओवरब्रिज बनाया जाए। राज्य सरकार ने आधा पैसा देने की बात भी लिखित में भेजी है और रेलवे ने सैद्धांतिक मंजूरी दे दी है। [R77] लेकिन जो छोटे इंजीनियर्स हैं वे अगर-मगर करते हैं, नगर-परिषद सहयोग नहीं करेगी तो रेलवे को भी दिक्कत आ जाएगी। इसलिए आपसे प्रार्थना है। किशनगढ़ जो एशिया की सबसे बड़ी मार्बल की मंडी है, वहां पर आपने ओवरब्रिज स्वीकार कर लिया लेकिन उसके बनने की गति बड़ी धीमी है। इसलिए किशनगढ़ का ओवरब्रिज जिसमें आपने 56 करोड़ रुपये मंजूर किये हैं, उसे शीघ्र पूरा कराएं। आपकी आज्ञा से, बाकी हिस्सा, मैं लिखित में पेश कर दूंगा।

* महोदय, माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेलवे पूरक बजट में 600,00,20 लाख रूपये की पूरक मांगे सम्मिलित हैं।

मैं आपका ध्यान क्षेत्रफल की दृष्टि से सबसे बड़े भौगोलिक विभिन्नताओं वाले तथा रेलवे की दृष्टि से पिछड़े सीमावर्ती राज्य राजस्थान की ओर आकर्षित करना चाहूंगा। देश के अन्य राज्यों की तुलना में राजस्थान में रेलवे सेवाओं का विस्तार कम है। राजस्थान की अनेक आमान परिवर्तन, नई रेल लाइनें बिछाने, विस्तार करने की पूर्व स्वीकृत परियोजनाएं अपूर्ण, विर प्रतीक्षित लम्बित हैं जिन पर लागत में निरन्तर वृद्धि हो रही है।

---

*..*This part of the speech was laid on the Table.

दिल्ली-रेवाड़ी-जयपुर-अजमेर-अहमदाबाद रेलवे लाइन राजस्थान और गुजरात जीवन रेखा है इसका दुहरीकरण तथा विद्युतीकरण शीघ्र ही किये जाने की आवश्यकता है। शेखावटी क्षेत्र में अभी आमान परिवर्तन होना बाकी है। बागड़ क्षेत्र (बांसवाड़ा-डूंगरपुर) अभी रेल सेवाओं से वंचित है।

आभार व्यक्त करना चाहूंगा कि रिवाड़ी-रींगस-फुलेरा लाइन के आमान परिवर्तन का कार्य प्रारंभ हो गया है।

अजमेर-भीलवाडा-चित्तौड़-रतलाम, चित्तौड़ उदयपुर बड़ी लाइन में तो बदल गया परन्तु गाड़ियां बहुत कम चलाई गयी है। मीटर गेज के समय जितनी गाड़ियां चलती थी कम से कम उतनी गाड़ियां भी चलायें। सभी छोटे बड़े स्टेशनों पर रूकने वाली सामान्य गाडी भी चलायें ताकि जन साधारण भी लाभान्वित हो सके। महोदय, अभी उदयपुर चित्तौड कोटा होकर गाड़ी दिल्ली जा रही है परन्तु चित्तौड़ उदयपुर से भीलवाड़ा अजमेर जयपुर होकर दिल्ली जाने वाली कोई सीधी गाडी नहीं है। इस रूट पर जनता की प्रबल मांग है कि पूर्व में चेतक एक्सप्रेस की भांति ब्रॉडगेज पर चेतक एक्सप्रेस गाड़ी चलाई जाये।

पूजा एक्सप्रेस (जयपुर-जम्मूतवी) आपने अजमेर तक तो कर दी परन्तु पता नहीं किन कारणों से यह ट्रेन रोज दो घंटे से चार घंटे तक अजमेर विलम्ब से पहुंचती है फलस्वरूप वैष्णवों देवी जाने वाली यात्रियों की घोर असुविधा होती है। इसे टाइम पर चलाया जाये।

अजमेर-भीलवाड़ा शटल चलाई जाये जिससे रास्ते के लाखों ग्रामीणों को भी रेल में चढ़ने उतरने आने जाने का सौभाग्य मिल सके।

अजमेर-रतलाम, अजमेर-चित्तौड, उदयपुर रूट पर चलने वाली गाडियों नसीराबाद एवं विजयनगर स्टेशनों पर अवश्य रूके क्योंकि नसीराबाद महत्वपूर्ण सैनिक छावनी है तथा विजयनगर बड़ी मण्डी वाला शहर है।

महोदय, दिल्ली अहमदाबाद के मध्य चलने वाली आश्रम (सुपरफास्ट) एक्सप्रेस को एक लाख से अधिक आबादी वाले उद्योग एवं व्यापार के केन्द्र ब्यावर स्टेशन पर अवश्य स्टापेज दिया जाये। यह रेलवे के लिये लाभप्रद रहेगा।

एशिया की सबसे बडी मार्बल मण्डी किशनगढ़ स्टेशन पर शताब्दी एक्सप्रेस तथा अन्य लम्बी दूरी की एक्सप्रेस गाडियों को भी रोका जाये।

हरिद्वार-अहमदाबाद वाया जयपुर-अजमेर दिल्ली मेल को दिल्ली जंक्शन से मुख्य प्लेटफार्म पर रोका जाये तथा इसमें डिब्बों की संख्या बढ़ाई जाये। साथ ही समय की पाबन्दी का भी ध्यान रखा जाये।

महोदय, अजमेर से पुष्कर निर्माणाधीन रेलवे लाइन को शीघ्र पूरा कराकर इसे रेल सेवा से जोड़ते हुए मेडता रोड तक बढाया जाये जिससे पश्चिमी राजस्थान से अजमेर सीधा जुड़ सकें।

महोदय, ग्वालियर-आगरा-जयपुर ट्रेन को अजमेर तक बढाया जाये। इसी प्रकार अमृतसर-जयपुर को भी अजमेर तक बढ़ाने का कष्ट करें।

मान्यवर रेलों में सफाई का विशेष ध्यान रखा जाये, समय की पाबन्दी का पालन कराया जाये तथा रेलवे समय की पावन्दी तथा यात्रियों की सुरक्षा एवं संरक्षा का भी विशेष ध्यान रखा जाये।

मान्यवर, जब आप अजमेर पधारे थे तब आपने हजारों लोगों की विशाल सभा में अजमेर को विश्वस्तरीय स्टेशन बनाने की घोषणा की थी। अतः अपनी संघोषणा को क्रियान्वित करने हेतु इसे बजट में सम्मिलित किया जाये।

अजमेर के लोको एवं कैरीज कारखानों में आधुनिकीकरण करते हुए वहां पर डिब्बे निर्माण, इंजन मरम्मत आदि का अधिकाधिक कार्य दिया जाये तथा भरती पर लगी पाबन्दी को हटाया जाये।

रेलवे कालोनियों की ओर भी विशेष ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है। क्वाटर, सड़कें जीर्णोशीर्ण हो रही है, बगीचे उजड़े हुए है। अतः रेलवे आवासीय सुविधाओं का पूरा ध्यान रखा जाये।

अजमेर में तोपधड़ा, सुभाषनगर, जौसगंज तथा नाकामदार में रेलवे लाइन पर अत्यधिक आवागमन होने, दोनों तरफ अधिक कालोनियों के होते हुए उपरी ब्रिजों का निर्माण होना अत्यंत आवश्यक है।

महोदय, किशनगढ़ जिला अजमेर में स्टेशन के निकट बन रहे अपने रूपनगढ़ रोड ओवरब्रिज का निर्माण शीघ्र ही पूरा करवाया जाये।

महोदय, दिल्ली-अहमदाबाद के मध्य एक और गाड़ी वाया अलवर-जयपुर-अजमेर होकर चलाई जाये क्योंकि अभी अजमेर से दिल्ली के लिये दिन में कोई ट्रेन नहीं है। शताब्दी महंगी है।

पैलेस ऑन व्हील्स को अजमेर जैसे ऐतिहासिक होकर चलाया जाये। अजमेर-इंदौर, अजमेर-लखनऊ, अजमेर-कोटा, इंटरसिटी, अजमेर-गोहाटी, अजमेर-हैदराबाद, अजमेर-चैन्नई, अजमेर-त्रिवेन्द्रम हेतु नई गाड़ियां चलाई जाये।

अजमेर-रतलाम तक तो बड़ी लाइन हो गई परन्तु पूर्णा होकर कातीगुड़ा तक इसे ब्राडगेज किये जाने की आवश्यकता है।

इस्टर्न एवं वेस्टर्न फ्रेट कोरीडोर की स्वीकृति के लिए हार्दिक बधाई। अजमेर के रेलवे हॉस्पीटल का स्तर बढ़ाया जाये। वहां से डाक्टरों को अन्यत्र नहीं भेजा जाये। अजमेर में रेलवे की खाली पड़ी जमीन का व्यवसायिक उपयोग किया जाये तथा रेलवे बजटरी होटल अजमेर का निर्माण किया जाये।

ग्रामीण क्षेत्र में रेलवे फाटकों पर चौकीदार नियुक्त किया जाये जो रात में भी उपलबध रहे तथा अबाध रूप से लोगों की आवाजाही हो सके। मकरेड़ा, लामाना, मुहामी, दांता न्यारा फाटकों पर अविलम्ब चौकीदार नियुक्त हो।

आपने मुझे बोलने का अवसर दिया इसके लिए मैं आपका अत्यंत आभारी हूं।

SHRIMATHI JHANSI LAKSHMI BOTCHA (BOBBILI): Thank you, Mr. Deputy-Speaker, Sir. I rise to support the supplementary Demands for Grants (Railways) for 2007-08 presented by the hon. Railway Minister.

At the outset, I congratulate the hon. Railway Minister, Shri Lalu Prasad Yadavji and his colleagues for the spectacular growth. Indian Railways is the Asia's largest railway system. It is the world's second largest system under one management. It has an extensive route length of over 62,800 kilometers and with 1.4 million manpower. It is running 8,049 passenger trains and 5500 goods trains daily, moving 13.6 million passengers and 1.2 million tonnes of goods every day.

I am glad to know that under the leadership of Laluji, Railways fund balance increased to Rs. 12,000 crore from a meager Rs.149 crore. The critics who had been predicting only "dooms days" for the Indian Railways had been proved wrong. The total earnings of Railways during 2001-2004 were a moderate one. But it started showing double digit growth from 2004-05 when earnings were up over 10 per cent which again zoomed by around 15 per cent.

The turn around by the Railways under Shri Laluji has become a part of the curriculum in leading business schools in India and abroad like IIMs and Harvard Business School. I congratulate the Railway Minister for this achievement.

I am also glad to note that the biggest investment during the Eleventh Five Year Plan would be in building up the Dedicated Freight Corridors. I hope he will include Andhra Pradesh also in this corridor.

The Indian Railways need to invest a lot to upgrade IT facilities in the rail network. For example, in my constituency,

Vizianagaram, there is frequent failure of satellite link which is creating hardships for the people, particularly, disabled and senior citizens in getting reservations to various destinations. Therefore, the satellite link needs to be upgraded and improved so that there is a zero failure.

In my parliamentary constituency, Bobbili, more than 15 per cent of the people are disabled. I humbly request the Railway Minister to grant railway concession passes to these BPL people. I would also request the hon. Railway Minister to grant railway concession passes to pregnant BPL women. Already the State Government is providing them this facility in State road transport for the BPL families. Where they are not able to travel by road transport, they can travel by rail. Railway platforms in various parts of the country are not accessible to the disabled persons. The Ministry should provide a way to access the platforms. Separate parking facility also should be provided for the disabled persons.

The industrial growth centers are coming up in Bobbili, Andhra Pradesh. More than Rs. 10,000 crore is being invested by various industrialists in 200 units which include steel plants, ferro alloy plants, jute industry, agro industry and engineering industry. A mini integrated industrial corridor is being developed. In this connection, I would make a humble request to the Railway Minister to upgrade the Bobbili railway station to meet the growing demands of the industrialists. This would bring in more revenue for the Railway[r78]s.

Sir, in Vizianagaram at Kantakapalli, Ma-Mahamai, Deccan, Jindal and Andhra ferro alloy steel plant are using the already existing Railway sliding which has a limited capacity; and the Railways are unable to meet the growing demand. To meet the growing demand of the industry, the present Railway sliding should be developed, extended and expanded.

I would like to inform the House that coastal Andhra exports mangoes from the backward district Vizianagaram which is the centre point, to various places in India and abroad. Due to availability of limited wagons, export of mangoes in huge quantity is not possible. Therefore, the mango growers are put to huge losses. When they are not able to sell their produce either in the market or export it, the middlemen are taking advantage of it and buying from the growers at a lesser price. As a result, producers are not able to recover even input costs. Therefore, I humbly request the Railway Minister to grant a Railway sliding to the agriculture market yard and provide sufficient number of wagons, at least, before the next mango season comes.

In my Parliamentary constituency there are business centres, Chipurupalli and Rajam. They export granite and graphite. Moreover there are engineering and medical colleges in these areas. I would request the Railway Minister to give instructions to the officials to halt the express trains at these places so that the people can benefit out of it.

Regarding RoBs, I have sent a request for Manapuram and Garividi. Kindly, reconsider the two RoBs.

So far as promotion of tourism by the Railways is concerned, I would like to say a few words. Railways can propagate historical and important tourism places in Andhra Pradesh in their trains.

On behalf of the railway employees of Vizianagaram, I would like to thank the hon. Railway Minister for acceding to my request on giving facelift to the railway quarters.

The Ministry of Railways has taken a policy decision to connect all State Capitals. I thank the Railway Minister that he has connected many State Capitals. But I want to make a small request for his consideration to connect Raipur (Chhattisgarh) with Hyderabad (Andhra Pradesh) *via* titlagarh, Rayogoda, Bobbili, Vizianagaram; and then Samata Nizamuddin *via* Jhansi, Anupur, Raipur *via* Bina and Katni.

With these few words, I conclude and support the Supplementary Demands for Grants (Railways).

श्री लालू प्रसाद : महोदय, भाषण ले करवा दीजिए।

श्री तापिर गाव (अरुणाचल पूर्व): उपाध्यक्ष महोदय, मैं ले कर दूंगा।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Those who want to lay their speeches on the Table, they are allowed to do so. They can lay their speeches on the Table of the House.

श्री तापिर गाव: महोदय, सदन में जब भी रेलवे पर डिसकशन होता है लालू जी और वेलू जी की तारीफ की बारिश बरसती है लेकिन मेरे पास एक बूंद भी बरसाने के लिए नहीं है ...(व्यवधान)

श्री राम कृपाल यादव (पटना) : वहां सूखा है।

श्री तापिर गाव : हां, वहां सूखा है। रेलवे ने वहां सूखा करके रखा है। I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister that every year we are presenting Railway Budget in this House but we forget and we miss to connect the North Eastern States. Today, it is the heritage step for the Railway Department in this country that Arunachal is left out without connecting railway.

Last time, the hon. Minister, Lalu *ji*, had promised three Projects to connect Arunachal Pradesh. One project is from Harmoti to Itanagar. One from Murkongselek to Pasighat were placed under investigation but there is no progress till today. The third is from Rupai to Parshuramkund, a religious place. A lot of pilgrims from all over the country come to Parshuramkund for a great *mela* and all but the survey and investigation has also not taken place till today.

Therefore, I have got submissions to make to the Railway Ministry that more railway connectivity to Arunachal Pradesh and the North Eastern Region is not only in the interest of rapid economic development but also in the nation's interest. It is important also from the point of view of defence strategy.[r79]

If anything like the 1962 war happens, it will be the worst tragedy for the nation. Therefore, we should not only look at the economic viability for connecting the railway but also we should see the national interest and importance from the point of defence strategic view.

Sir, I have got one more point to make. I would like to get a clarification from the hon. Railway Minister when he gives his reply. The Bogibeel bridge was put under the national product. I do not know why the Railway Board has cancelled three times till today, within a few months, the tender for the construction of the poll over the Bogibeel bridge.

The connectivity from Dibrugarh to Moran was to be finished within 2006 but the main focus of this line is also yet to be seen. No doubt, I have got appreciation for the Supplementary Demands for Grants. Some of the connectivity in Agartala and Lumding lines has been brought into focus but more connectivity is required.

Not even a single kilometre of electrification line is in the North-Eastern Region, and many mega hydro power projects are coming up in Arunachal Pradesh. More heavy equipment will be required for transportation in respect of these mega hydro projects. So, more railway connectivity is required. The country has failed to see the railway requirements. China has constructed the line at the top of the Himalayas, about 21,000 feet height. So, why can the Railway Ministry or the Railway Department not able to connect some of the districts in Arunachal Pradesh?

There is a line from Rulai to Tinsukia up to Roing. That is very viable line for mega hydel power project. There are two more lines – Lekhapani to Miao and Lekhapani to Jairampur. The Government of India, especially the UPA Government, have made a very important programme to connect the South Asian countries. The Road, Surface and Transport Ministry have extended a lot of funds for constructing Stillwell road connecting up to Kunming in China. So, this is a window corridor to connect the South Asian countries. In future, Jairampur will become the Centre for border trade. Therefore, the new line from Lekhapani to Jairampur may kindly be extended so that the South Asian countries could be connected through that way.

मैं आपकी परमिशन से स्पीच ले करूंगा और इन्हीं शब्दों के साथ मैं कहना चाहता हूं और मैंने पिछली बार भी कहा था कि हर यात्री की सुविधा के लिए इंडियन रेलवे बोगी में कैमरा लगाया जाए ताकि रेलवे पुलिस हर कम्पार्टमेंट में मॉनिटर कर सके। This is a facility by which we can protect the security of the passengers.

अंत में, मैं कहूंगा कि माननीय लालू जी के चेहरे पर इस उम्र में भी जिस तरह मुस्कान है उसी तरह भारतीय रेलवे को भी चमका दिया जाए, साफ-सुथरा बनाया जाए।

Sir, with your permission, I would like to lay the rest of my speech on the Table of the House.

*Sir, the Hon'ble Railways Minister, every year present Railway Budget and there are lot of progress in the railway connectivity in the country. But the railway minister always neglect and missed to reflect railway connectivity in the North-Eastern States. Railway connection is very important in the North East regions for the national interest and depends strategic and economical development of the regions. Every year I use to raise the major issues related to railways which are important for the development of the North-Eastern region.

Many project of railways in the North-Eastern region has been brought under National project which are on papers only, no progress has been shown on the ground as promises by the railway minister. Namely 1) Bogibeel Bridge, I would like to know very specifically from the railway minister, why the railway board and the railway minister has cancelled three times the global tenders for the construction of the bridge. Is there any vested interest in this project for repeated canceling of the tender if not why the Railway Minister is holding the tender files in Delhi. 2) Rangiya-Murkungselek - Why, there is no progress on the ground for conversion of meter gauge to broad gauge? How many more years the Northeast Frontier Railway will take to complete this project? I would like to know how much budgetary provisions the Railways Ministry is going to provide in the coming railway budget for this project. 3) Dibrugarh to Moran - 2006 was the targeted year to complete this railway line but still there is no progress in this project.

During the last Railway Budget many new projects have been announced for survey and investigation to connect Arunachal

Pradesh by railway lines 1) Murkongselek to Pasighat 2) Harmuti to Itanagar 3) Rupai to Prasuram Kund. I

â€¦ This part of the speech was laid on the Table.

would like to know the progress of all these projects which was assured by Railway Minister for connecting different district of Arunachal Pradesh,These project are very important not only for economical development of the State of Arunachal Pradesh but it is equally important for the nation as the defence strategy for the movement of arm forces, without rail link, if any thing happened like 1962 war it will be great failure on the part of the railway department.

And many mega hydro electrical projects are coming up in Arunachal Pradesh therefore heavy equipment transportation are only possible through the rail link.

I propose more connectivity of railway in Arunachal Pradesh. The new railway lines may be extended 1) Dangori to Roing via - Sadiya 2) Lekapani to Miao and Jairampur. The Government of India is having a vision for connecting South East Asian Countries through the Stillwell road, therefore Jairampur is the future centre for border trade among the Asian countries therefore we have to take it seriously for immediate railway connectivity.

North East MP's Forum has been repeatedly demanding for creation of separate railway zone specially for the North-East without Bihar and West Bengal. Without separate railway zone for the North-East States, the educated youth are not getting any opportunity to serve the railways department, because of which more alienation are generating in the minds of educated youth of North-East States. Why the railway department is pushing all the outdated and rotten bogies in the Northeast Frontier Railways. New Bogies should be push to the North-East States for better and safe journey for the passenger.

If the railway is in profit, why the railway ministry is not providing more fund for the cleanliness of railways platforms in the country and I propose to Railway to provide videocam in each and every bogie in Indian Railways for the securities of the passengers, the railways police should be well equipped with latest modernised electronic systems to monitor unwanted incident with the passengers while on travelling.*

श्री गणेश प्रसाद सिंह (जहानाबाद) : महोदय, आज अनुपूरक बजट 2007-08 की अनुदान की मांगों पर आज के माध्यम से माननीय रेलमंत्री श्री लालू प्रसाद जी का ध्यान आकृष्ट कराते हुए जहानाबाद संसदीय निर्वाचन क्षेत्र की आम जनता की मांगों की पूर्ति के लिए मैं विगत 2004-05 से आग्रहपूर्वक निम्नांकित मांगों को सदन में रखता आया हूँ।

महोदय, माननीय मंत्री जी ने देश की जनता की कठिनाइयों का ध्यान रखकर अभी हाल ही में पटना से अनुग्रहनारायण रोट स्टेशन तक नई रेललाइन की स्वीकृति देकर शिलान्यास किया था, साथ ही डिहरी आनसेन से पटना वाया गया से इन्टरसिटी एक्सप्रेस चलाया। इसके लिए इस क्षेत्र की जनता की ओर से मैं धन्यवाद देते हुए आपका आभार प्रकट करता हूँ।

महोदय, अभी भी कुछ काम लंबित पड़े हुए हैं, जिनकी पूर्ति के लिए मैं माननीय मंत्री जी को पुनः स्मरण कराते हुए अनुरोध करना चाहता हूँ कि:

पटना गया लाइन के दोहरीकरण का कार्य जिस गति से होना चाहिए, अभी तक नहीं हो रहा है। अतः इस लंबित कार्य को यथाशीघ्र पूरा कराया जाए।

जहानाबाद-अरवल मोड़ के निकट अरवल जाने केलिए रेलवे लाइन के ऊपरी पुल के निर्माण की स्वीकृति देकर निर्माण कार्य वर्ष 2007-08 तक पूरा कराया जाए।

जहानाबाद कोर्ट स्टेशन से पश्चिम से रेलवे की ओर से सड़क निर्माण कराया जाए जिससे आम जनता को कठिनाई का सामना न करना पड़े।

तारेगना स्टेशन के दक्षिण मसौढ़ी गुमटी के ऊपर पुल का निर्माण कराया जाए, साथ ही तारेगना स्टेशन से पूरब तरफ से छोटकी मसौढ़ी हॉल्ट तक सड़क का निर्माण कराया जाए।

---

* The speech was laid on the Table.

श्री सीता राम यादव (सीतामढ़ी) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री रेल मंत्रालय से अनुरोध् करता हूं कि निम्न क्षेत्रों में कार्य करा दें।

सीतामढ़ी मुजफ्फरपुर नई रेल लाइन को समय सीमा मार्च 2008 तक पूरा कराया जाये।

. दरभंगा सीतामढी नरकटियागंज छोटी लाइन को मार्च 2008 तक बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाये।

सीतामढ़ी स्लीपर फैक्ट्री को शीघ्र चालू किया जाये।

सीतामढी-सोनबरसा, परिहार-सुरसंड-चोरौट-जयनगर-निर्मली नई रेल लाइन जिसका सर्वे हो चुका है स्वीकृत कर कार्य कराया जाये।

. मुजफ्फरपुर (नारायणपुर) कटरा, औरोई जनकपुर रोड नई रेल लाइन जिसका सर्वे हो चुका है, स्वीकृत कर कार्य कराया जाये। इन दोनों रेल लाइन की घोषणा मा0 मंत्री कई सभाओं में कर चुके हैं।

. दरभंगा-सीतामढ़ी रेल लाइन के बीच सीतामढ़ी जंक्शन के पूरब तथा पश्चिमी दो आर ओ बी बनाया जाये।

जनकपुर रोड के पूरब गुमटी पर एक आर ओ बी बनाया जाये।

सीतामढ़ी एवं दरभंगा के बीच कराये जा रहे कार्य निम्न स्तर के हैं, कार्रवाई की जाये।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri S.K. Kharventhan. If you want, you can lay your speech.

SHRI S.K. KHARVENTHAN (PALANI): Sir, I would like to raise certain points and then I will lay my speech on the Table.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Okay.

---

* The speech was laid on the Table.

SHRI S.K. KHARVENTHAN (PALANI): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I would like to congratulate and thank both the Railway Ministers for giving new Salem Division and the same was inaugurated on 1st November, 2007. My friend, Dr. Krishnan has raised a very important issue. The Members of Parliament belong to Salem Division were not invited for the function held at Salem. Their names were not found in the invitation and also in the paper advertisements. In this regard, I have sent a letter to the hon. Railway Minister, Shri Lalu ji, to take action against the General Manager, Southern Railway, on 1st November itself.[h80]

But till date, I have not received any communication from the Ministry of Railways. Therefore, I would like to know from the hon. Railway Minister as to what steps have been taken on my application. In that function also, those MPs who were invited, were humiliated; they were not given any respect by the Railway Authorities.

Sir, there are one or two important points, which I would like to make. The Southern Railways is having five divisions, namely, Chennai, Madurai, Palghat, Tiruchi and Trivandrum. We are 40 MPs in Tamil Nadu, and 13 to 14 Ministers are also there in the Government. But I am sorry to say that none of the divisions is entertaining the applications for the Emergency Quota. They are not releasing the Emergency Quota even for our family members. In each division, there are some brokers and they are selling the EQ coupons to the people. I would, therefore, request all the three Ministers in the Ministry of Railways to take action against them and direct the Authorities to consult the MPs in regard to the EQ coupons filed by the MPs for urgent purposes. Moreover for the release of the EQ, there is a hierarchy, but it is not being followed in any division.

Another thing, which I would like to submit is pertaining to my Constituency. During the 2005-06 Railway Budget, a new railway line from Erode-Palani was announced. The survey on this line is already over. The Report also has also been submitted to the Railway Board. Its cost is Rs. 284.84 crore. I would humbly request the hon. Railway Minister to sanction this project immediately.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Thank you.

SHRI S.K. KHARVENTHAN : Sir, I have another two-three small points to make.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Then, you would not be allowed to lay any portion of your speech on the Table of the House.

SHRI S.K. KHARVENTHAN : Sir, allow me to raise only one point.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Otherwise, you would not be allowed to lay the remaining portion of speech, in writing, on the Table of the House.

SHRI S.K. KHARVENTHAN : Sir, I am raising only a very small point now.

Sir, on the Dindigul-Coimbatore line, the work has already started for its gauge conversion. Now, the further amount is to be announced and the work has to be completed.

Remaining portion of my speech, I will lay on the Table of the House.

*During the year 1951 there were 42 Railways belong to Princely states those were brought under Government of India. Government of India formed b zones during 1951-1952 which are (I) Central (II) Eastern (III) Northern (IV) North Eastern (V) Southern (VI) Western Railways. During Second Five year plan period, on 1-8-1955 Eastern Railway Zone was bifurcated and form South Eastern Railway. In the year 1958 North Eastern Railway zone was formed. During the year 1966 South Central Railway zone was formed. On 01-10-2002 East Central Zone and North Central Zone came into existence. On 01-04-03 East Coast Zone, South East Central Zone, South Western Zone and West Central Zone

.. This part of the speech was laid on the Table.

were formed. For the above new zones till date necessary staffs are not appointed. As on 31-08-2006 Vacancies in Non-Technical Staffs are 48,018 and technical staffs to be appointed is 8,677. The vacancies in "C" & "D" Groups are not filled up. Even running staffs also not appointed for the new Zones. Since vacancies of running staffs are not appointed the existing staffs have to perform extended duty hours. During 2003-2004 nearly 24,602 staffs were appointed and during 2004-2005, 42,215 and during 2006-2007, 30,253 were appointed. During the above period totally 1,32,856 staffs are appointed. For the above new zones the total requirement of RPF was 15,111. Appointed was 13,255 and vacancies are 1,856. Nearly 1000 sub-inspectors to be appointed. Maintenance of law and order in Railway premises as well as on running trains are the statutory responsibility of the state police. It is having a separate wing known as the Government Railway Police (GRP) and they are empowered to deal all matters relating to Law and Order on the Railways. Now RPF Act and Railways Act have been suitable amended to empower RPF to perform duties related to passenger security from July 2004. Hence for the above newly formed Zones RPF vacancies to be filled without further delay. In the above New Zone are accidents occurred during 2003-2004 are 103 now it is reduced to 72 during 2006-07. Accidents in old Zones also considerably reduced. During 2003-04 it was 222 and during 2006-2007 it is 125. In the same manner accidents due to the failure of Railway Staff also reduced very fairly. In old Zones during 2003-04 it was 112 and during 2006-07 it is 56. In the new zones also reduced from 49 to 32. During 2003-04 it was 49 and during 2006-07 it is 32. Mostly the major accidents occur in unmanned level crossings. I am requesting he honorable Railway Minister to take necessary action to convert unmanned level crossings to manned level Gates. Factuality our Railway is appreciable. In Broad gauge it is 91.9% and in meter gauge 98.0%. Every now and then we are opening new zones without proper infrastructural facilities and necessary staffs. For the newly formed zones till date office buildings, Staff quarters, School buildings, Hospital buildings are not yet constructed and completed. Without providing necessary facilities new zones should not be formed. For the all railway stations passenger's amenities to be provided particularly high level platforms shelters and adequate seating arrangements should be provided in all railway stations. In all railway stations public in large number waiting day and night. Hence waiting rooms with toilet and drinking facilities should be provided in all railway stations.

Our Government has recently revised bonus limit for the year 2006-09. Necessary Bills have been passed in the parliament. I urge upon the honourable Railway Minister for early release of arrears of bonus for the year 2006-07 to all the railway employees. In our country out of the 9500 mail and express passenger trains run by Indian Railways daily out of which 4113 trains are suburban trains. Suburban trains are operated in Kolkata, Mumbai and Chennai but out of 3 metros passenger earnings getting loss in Chennai . During 2001-02 earning was 85.96 crore, 2002-03 it was 73.60 crore, 2003-04 it was 77.05 crore and during it is 84.87 crore. Operational losses also high in Kolkata and Chennai Kolkata during 2005-06 the loss is 692.70 crore and Chennai 132.42 per kilometer earning is 13 paise and loss is 20 paise. I earnestly request the honourable Railway Minister to direct the authorities concerned to take necessary action and revamp the Chennai suburban Railway functioning.

Kovilpatty is an important Town TamilNadu. I is long pending demand the stoppage o Kanyakumari Express. It has to be ordered.

Intercity Express between Banglore and Coimbatore is now extended upto Ernakuam. Due to that people of coimbatore are not able to get tickets to go to Banglore. This train to be restored to original position.

With these words I am concluding my speech.*

SHRI BIKRAM KESHARI DEO (KALAHANDI): Mr. Deputy-Speaker, Sir, at the outset though I shower praises on Shri Lalu Prasad Yadav, in his activity as Railway Minister he has done yeomen's service to the Railways by making it a profit-making organization, yet we cannot deny the fact that he inherited a good legacy created by Shri Nitish Kumar, the then Railway Minister during the NDA regime.

As we all know that it is an engine of growth for any developing or developed countries, where the GDP is touching 9 to 9.5 per cent, where the service sector, the manufacturing sector, the mining sector, and the tourism sector require this connectivity. Nonetheless, it is the lifeline of the country's economic growth. The lifeline was created by the British Rulers to meet their economic ends in England, Europe and western world. Wherever they ruled, they first developed the communication network along with the railways so that they could utilize our natural resources of the country. They ruled and eventually devastated our resources for their benefit and used us as labourers.

After Independence, we should take a cue out of it and instead, develop our underdeveloped regions with the railway

network they left incomplete. I would like to cite one example of the line from Titlagarh to Jagdalpur *via* Khariar. It was surveyed before Independence. The BNR stones are the evidence. So, this line may be resurveyed again to exploit the vast natural resources of Orissa and Chhattisgarh and also create port connectivity with Visakhapatnam.

From Junagarh to Ambaguda *via* Nowrangpur should be resurveyed because the earlier survey was done in 1965 but it is in the cold storage. Though work is going on on Langigarh-Junagarh line but it is going on a very slow pace because of fund allocation. I would request the work on this line may be expedited.

Sir, Kalahandi district comes in the KBK and 75 per cent of KBK area, which comprises eight districts, has been denied the railway facilities. A few trains are running on the fringes, thereby denying the economic growth to the region. So, it is my humble submission to your goodself, Mr. Minister, to increase the frequency of the Samata Express and make it a daily train from Visakhapatnam to Nizamuddin(Train No. 2807-2808), and extend the Train No. 2893 from Bhubaneswar to Rayagada.[r81]

It is because this will give regular connectivity from Bhubaneswar to Kalahandi, Malkangiri and Nowrangpur District which is tribal and Naxal-affected thereby lacking coordination and communication with the State Capital. It is learnt that the Government of India has massive investment plans for the rail sector to eliminate capacity bottleneck on the Golden Quadrilateral and Diagonals to provide Strategic Rail communication to link ports. Regarding port connectivity I would like to say this here.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude.

SHRI BIKRAM KESHARI DEO : No, Sir. Please give two minutes.

So, I suggest that the line from Titlagarh to Raipur should be doubled to improve port connectivity with Visakhapatnam Port. This will not only open up the rich mineral hinterlands of Chhattishgarh and Western Orissa, there will be an economic resurgence. Further, the Railways should go in for aluminium wagons as more tonneage could be transported as it is the lightest strong metal where aircraft are made of. More refrigerated wagons should be introduced to increase the shelf life of vegetables, poultry, meat and fish which have tremendous future for the farmers of the country.

Sir, lastly I would like to say about the financial performance of my Zone, East Coast Railway Zone. The financial performance is good for the East Coast Railway compared to other zones. Freight goods have jumped from Rs.2664.41 crore in 2003 to Rs.3,564.34 crore in 2005-06. The growth rate has been increased from 11.48 per cent to 20 per cent. Still the Zone is neglected. The growth rate has gone from 11.48 per cent to 20 per cent. Passenger traffic is very low. पैसेंजर ट्रैफिक बहुत कम है। It is only 0.42 per cent because we do not have any passenger trains in Orissa. The gauge conversion has been very slow. The financial performance of our East Coast Zone has been very good. I will give you the figures. Sir, kindly give me one minute. The physical performance in gauge conversion is low. The targeted was 1173 but the achievement is only 90.

श्री लालू प्रसाद : ये पढ़ रहे हैं।

श्री बिक्रम केशरी देव : सर, मैं पढ़ नहीं रहा हूं। सर, आप नोट करवा दीजिए।...(व्यवधान)

Regarding the new line construction, the target was 98 lines and the achievement is 98. So, nearly 171 per cent achievement is there. उड़ीसा को इतना कम एलोकेशन मिलता है कि हम उसमें कुछ नहीं कर सकते हैं। Sir, Orissa is so rich in the natural resources like bauxite, iron ore, and the Orissa Government is putting in about Rs.4 lakh crore of industrialization with big industrialists like Dosco, Vedanta and all are coming. So, that hinterland should be properly exploited with port connectivity. आपका रेल विभाग काम कर रहा है। विशाखापटनम पोर्ट को आप रायपुर से कनैक्ट करिए और भिलाई से रायपुर तक आप लाइन डबल कीजिए, इलैक्ट्रिफाई कीजिए, इसके द्वारा आपके 6 स्टील प्लांट्स कनैक्ट होते हैं। बोकारो से लेकर दुर्गापुर,जमशेदपुर...(व्यवधान)

No, I have not written that portion. I have written some important figures. So, I do not have to lay anything. I think I have said everything.

Here, I would only like to say that I support Mr. Tapir Gao on this thing that railways should be utilized for strategic importance. Today, China has developed railway line from Beijing to Lhasa for the troop movement. In Arunachal Pradesh, there is no Line of Control. Like in Pakistan, there is a Line of Control but in Arunachal Pradesh, there is no Line of Control. So, for strategic importance Arunachal Pradesh should be developed as a railway hub so that troop movement, when required, can be done easily. That is very important to be done because Arunachal Pradesh is being claimed by China.

Sir, I emphasize that Kalahandi District comes in the KBK and 75 per cent of KBK areas, which comprise eight districts, have been denied the facility of railways. Only few trains are running on the fringes thereby denying economic growth of the region.

SHRI M. SHIVANNA (CHAMRAJANAGAR) : Mr. Deputy Speaker Sir, first of all let me congratulate the Hon'ble Minister of Railways for his commendable efforts to improve the Railway service in the country. Our dynamic Minister has provided a number of facilities for the physically challenged persons. He has succeeded in banning smoking in trains and stations. He is striving hard to provide the best service to the people of this country and I wish him all the best for his future endeavour.

Chamarajanagara-Mettuplyam Railway line is pending for the last fifty years. This time a meagre amount of only one crore has been allocated for this railway line. Hence, my request to the Hon'ble Minister is to enhance the allocation of funds for this long pending railway line.

Similarly, Mysore-Chamarajanagara Railway line work is also going on at snail's pace. The people of my constituency are very much agitated about this. Couple of Railway over bridges (R.O.B) and under bridges (R.U.B) have to be constructed. About 90 crores which have been allocated **for** this purpose is not at all sufficient. There is an urgent need to take up this railway route on priority basis. Allocation of fund has to be increased. I hope the Hon'ble Minister will sanction sufficient fund for this purpose.

Bangalore is the silicon city of India. Bangalore alone accounts for 35% of software export from India. Again Mysore is one of the most beautiful cities of the world. Tourists from all over the world visit Mysore and they also come for Mysore Dussera. But strangely, the train connecting these two important cities take a very long time. This route has to be doubled and its electrification should be completed without any further loss of time. Thousands of Government employees catch the trains in the early morning at Mysore and they come to Bangalore. There

---

* English Translation of the speech originally delivered in Kannada.

is heavy rush. Hence a new train GARIB RATH should be introduced between Bangalore and Mysore. A Wheel and axle factory should also be set-up in Mysore.

Metro Railway should have come to Bangalore much earlier than Delhi. Some how the Metro Railway work could not take off. Better late than never. My humble request to the centre is that this Metro should be completed in time before the Bangalore traffic system goes out of control.

Nizamuddin-Bangalore Rajdhani Express runs only four days a week. There is heavy rush in this train and therefore, there is an urgent need to make this train, a daily train.

There is a VIP rest room at the Bangalore city railway station. Two physically challenged persons have been appointed to look after the facilities of this room. The boys have to be there for twelve hours but their salary is very low. I urge upon the Hon'ble Minister to enhance their salary and to appoint two more such persons.

The Hon'ble Minister has mentioned about the railway line between Karanakapura and Chamarajanagar and between Banglaore and Satyamangala. Survey work is in progress. Here first of all the work should be started for the railway line between Bangalore and Chamarajanagar via Kanakapura. Then, it route is in between Chennai and Jolarpet.

*Unfortunately the railway line between Bangalore and Jolarpet has not been doubled till date despite dozens of representations to the Hon'ble

Ministry. may be extended further upto Satyamangala, and Mettupalyam.

Sir, another very long pending railway work in Karnataka is the Bangalore-Chennai line. Strangely half of the

Even electrification of this route is pending for the last two decades. Railway Ministry is giving routine replies. Now, it is high time for the Railway Ministry to speed up both electrification and doubling work of this line between

â€¦ This part of the speech was laid on the Table in Kannada .

Bangalore and Chennai. In fact this is the most important and busiest railway line in the entire South India. Hence there should not be any further delay. People of Karnataka may create problems for the Railway Ministry for such step-motherly treatment.

The Hon'ble Minister who is a dynamic leader should come forward to do justice to Karnataka by completing the long pending works which I have mentioned in my speech. Sir, with these words I thank you and conclude my speech.*

श्री हरिभाऊ राठौड़ (यवतमाल): उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री का धन्यवाद करता हूं कि इन्होंने पिछले बजट में नान्देड़-यवतमाल-वर्धा रेल लाईन का निर्माण किये जाने की घोषणा की थी लेकिन दुख के साथ कहना पड़ता है कि इस कार्य के लिये एक रुपये का भी प्रावधान नहीं रखा गया है। मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि इस ओर ध्यान देंगे तो अच्छा होगा। जब इस रेल मार्ग के निर्माण के लिये घोषणा हुई तो हमारे क्षेत्र में मिठाई बांटी गई और दूसरे दिन हमने लालू जी का फोटो लेकर रैली निकाली। इसके लिये एक पैसे का प्रावधान आज तक नहीं किया गया है। बाद में महाराष्ट्र के मुख्य मंत्री और रेल मंत्री के बीच में एक बैठक हुई जिसमें राज्य से 50 प्रतिशत धन देने के लिये कहा गया।[s82] यह तय हुआ था। बाद में महाराष्ट्र सरकार ने बताया कि वह 40 प्रतिशत ही दे सकती है। बाद में इन्होंने बताया कि हम राष्ट्रीय रोज़गार योजना के तहत काम करेंगे, लेकिन मंत्रालय मानने को तैयार नहीं है और हमारे महाराष्ट्र के मुख्य मंत्री पैसे देने के लिए तैयार नहीं हैं। मैंने माननीय पंथ प्रधान जी से कहा था कि विदर्भ में आपने पैकेज दिया है, वहां 232 करोड़ रुपये और दे दीजिए ताकि वहां जो किसान आत्महत्याएं कर रहे हैं, वह रुकें। एक सर्वे हुआ था बीच में जिसमें यह पाया गया है कि जहां रेल का डैवलपमैंट नहीं हुआ है, वहीं किसान आत्महत्या कर रहे हैं क्योंकि वहां इंडस्ट्रीज़ नहीं आई हैं। अभी एपूव हुआ है कि आंध्र प्रदेश और कर्नाटक की जो बैल्ट है, वहां जिन जिलों में रेलवे का डैवलपमैंट नहीं हुआ है, वहां इकोनॉमिक कंडीशंस बहुत खराब हैं। नान्देड़ में एक गुरुद्वारा है। वर्धा जो पूजनीय महात्मा गांधी का बसेरा था, जहां महात्मा गांधी जी 10-12 साल रहे थे, इसीलिए यह सेवाग्राम के नाम से आज भी जाना जाता है। वहीं बीच में यवतमाल है। वहां संत सेवादार महाराज का धर्मस्थान है जो 6 करोड़ बंजारों की आस्था का केन्द्र है। पूरे देश से जो बंजारे सेवागढ़ में आते हैं, वे सेवादार महाराज के दर्शन करते हैं और नान्देड़ जाकर गुरुद्वारे में माथा भी टेकते हैं। यह कोरिलेशन है। दोनों गुरुभाई हैं। इसलिए दोनों तरफ जो भी बाहर से आते हैं, बहुत लोग नान्देड़ आते हैं, वे सेवागढ़ आते हैं और जो सेवागढ़ आते हैं, वे नान्देड़ जाते हैं। इसलिए यह रेल बहुत महत्वपूर्ण है। सबसे ज्यादा हमारी मांग है और मैं माननीय लालू जी से विनती करता हूं कि ट्राइबल एरिया है और आत्महत्याएं रुक सकती हैं अगर आपकी कृपा हुई तो। ...(व्यवधान) मैं एक ही मिनट में अपनी बात खत्म करूंगा।

मुम्बई में बम ब्लास्ट हुए थे। आज 16 महीने हो गए। आज भी 212 लोग अपाहिज हैं। किसी की आँख खो गई है, किसी के पैर टूट गए हैं, लेकिन आज रेल मंत्रालय उसकी भरपाई नहीं कर रहा है। मानवाधिकार आयोग के अधिकारीगण भी वहां आ रहे हैं। जहां लालू जी इतना ध्यान दे रहे हैं, वहीं उनसे विनती है कि जहां बम ब्लास्ट हुआ था, उन्होंने घोषणा की थी लेकिन अभी तक किसी को रीइम्बर्समैंट नहीं मिला है। इन लोगों को क्या चाहिए? किसी को हाथ चाहिए, किसी को पैर चाहिए। इसलिए आप उनकी मदद करने काम करें। मुम्बई में दादर, कुर्ला, अंधेरी, बोरिविली, मुम्बई सैन्ट्रल में अगर कोई ट्रेन में चढ़कर या उतरकर बता दे तो बहुत मुश्किल है। वहां बहुत बुरी हालत है। एक सर्वे इसके लिए कराना चाहिए। जो बच्चे हैं, औरतें हैं, वे ट्रेन में चढ़ नहीं सकते हैं। मेरी कुर्ला और ठाणे से ट्रेन है लेकिन मुझे कभी कभी उल्टा जाना पड़ता है क्योंकि मैं चढ़ नहीं सकता। फर्स्ट क्लास में भी यही हालत है। मेरे क्षेत्र में यवतमाल और मिथिजापुर के बीच में जो छोटी ट्रेन चलती है, उसकी फेरी बढ़ानी चाहिए। माननीय मंत्री जी ने कहा था कि देश की रेल को हम दुनिया में नंबर वन पर ले जाना चाहते हैं। अगर दुनिया में भारतीय रेल को नंबर वन पर ले जाना है तो जो रनिंग स्टाफ है, जो ट्रैक्स पर काम करने वाले छोटे-छोटे वर्कर्स हैं, उन पर भी आपको ध्यान देना है। पिछली बार रनिंग स्टाफ का जो डियरनैस अलाउंस का कैलकुलेशन होता है, उसमें डिफरैन्स है। कैलकुलेशन डाक्टर के लिए एक और रनिंग स्टाफ के लिए दूसरा है। मैंने बार बार मंत्रालय को लिखा है लेकिन कोई सुनने के लिए तैयार नहीं है। कल हमारे स्टेशन मास्टर यहां आ रहे हैं। 6500 रुपये की उनकी मांग है। इसके अलावा एक एडीशनल स्टेशन मास्टर भी देना चाहिए जिसके अभाव में बहुत सारे एक्सीडैन्ट्स हो रहे हैं। इन सारी बातों को ध्यान में लेते हुए माननीय मंत्री जी मेरे सुझावों पर ध्यान देंगे।

श्री शंखलाल माझी (अकबरपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान उनके गृह जनपद से गुजरने वाले रूट की तरफ दिलाना चाहता हूं। लखनऊ-गोरखपुर रेलवे के संचालन के बारे में पिछले बजट में भी मैंने कहा था कि एक दशक से भी कम समय में वहां का संचालन डेढ़ सौ प्रतिशत से दो सौ प्रतिशत तक बढ़ गया है। सिंगल लाइन होने के कारण ट्रेनों को आनवश्यक विलम्ब होता है। पिछले बजट में मैंने इस संबंध में ध्यान आकर्षित किया था और अनुनय-विनय किया था कि लाइन डबलिंग का कार्य बहुत धीमी गति से हो रहा है, उस पर ध्यान दिया जाए।

महोदय, नेपाल से जो पर्यटक सीधे वाराणसी आते हैं, उन्हें गोरखपुर से वाराणसी जाना होता है और गोरखपुर से वाराणसी जाने के लिए उन्हें आठ से दस घंटे की यात्रा करनी पड़ती है, जबकि गोरखपुर से वाराणसी की दूरी मात्र दौ सो किलोमीटर है। यदि 55 किलोमीटर दूर सरयू नदी पर पुल बन जाए तो इससे गोरखपुर का रूट सीधा वाराणसी से जुड़ जाएगा। इससे रेलवे को आमदनी होगी और आम जन को भी सुविधा होगी।

महोदय, गोरखपुर जो कि पूर्वोत्तर का मुख्यालय रहा है, वहां से अकबरपुर, सुल्तानपुर, प्रतापगढ़, इलाहाबाद होकर दक्षिण भारत के लिए किसी भी ट्रेन का संचालन नहीं होता है। मैंने माननीय मंत्री जी से इस बारे में विनती की थी कि यदि सरयू पर एक पुल बना दिया जाए और सीधे अकबरपुर, टांडा को सुल्तानपुर, प्रतापगढ़ से जोड़ दिया जाए तो दक्षिण भारत को जाने का सीधा रूट जुड़ जाएगा।

महोदय, मैं अपने लोक सभा क्षेत्र की एक अहम समस्या की ओर मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। जिला मुख्यालय अम्बेडकर नगर का फाटक संख्या 83, जब से रेलवे बना है, तब से संचालित हो रहा है। जिला मुख्यालय में जो ओवर ब्रिज बना हुआ है, उसमें कहीं भी पैदल पथ नहीं बना हुआ है और उस पैदल पथ के बिना बने हुए ओवर ब्रिज से, जिस दिन से यह ब्रिज स्टार्ट हुआ है, वहां से जाने वाले हजारों लोगों और स्कूल जाने वाले बच्चों को बिना पैदल पथ के ओवर ब्रिज से गुजरना पड़ता है। वहां नगरवासी आंदोलित थे और अनशन पर बैठे हुए थे और बड़ी मुश्किल से उनका अनशन, इस आश्वासन के बाद कि हम कोशिश करके इस फाटक को खुलवाएंगे, तुड़वाया है। उसकी फोटोग्राफ भी मैं अपने साथ लाया हूं, आपको दिखा दूंगा कि उस ओवर ब्रिज से हजारों छोटे-छोटे बच्चों को स्कूल के समय उस ओवर ब्रिज से गुजरना पड़ता है और एक किलोमीटर की अतिरिक्त दूरी तय करनी पड़ती है। उस ओवर ब्रिज में कहीं पैदल पथ नहीं बना हुआ है, वहां लगातार लोगों के लिए खतरा बना हुआ है और दुर्घटना की आशंका है। इसलिए मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि उस फाटक को, जो पहले जारी था, उसी तरह से जारी रखा जाए...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : आप जल्दी समाप्त कीजिए।

श्री शंखलाल माझी : अंतिम बात मैं कहना चाहता हूं कि अकबरपुर जो कि उत्तर प्रदेश का बुनकर बाहुल्य क्षेत्र है और यहां देश-प्रदेश से व्यापारी और अधिकारी लोग आते रहते हैं, यहां के रेलवे स्टेशन पर एक भी वातानुकूलित रिटायरिंग रूम नहीं है। मेरी मांग है कि वहां एक एसी रिटायरिंग रूम बनाया जाए। अकबरपुर रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म नंबर एक से प्लेटफार्म नंबर दो तक जाने के लिए कोई ऊपरगामी पैदल पथ नहीं बना हुआ है। पैसेंजर की जान को हमेशा खतरा बना रहता है, इसलिए मेरी मांग है कि वहां पर एक ऊपरगामी पैदल पथ बनाया जाए और वहां पार्किंग की व्यवस्था की जाए...(व्यवधान)

महोदय, मैं अपना शेष भाषण सभा पटल पर रखता हूं।

*रेलवे के सप्लीमेंट्री डिमांड फार ग्रान्टस के महत्वपूर्ण मुद्दे पर मेरे पूर्व तमाम साथियों द्वारा बहुत कुछ बताया गया है। सर मैंने पिछले रेलवे बजट के अवसर पर गोरखपुर से वाराणसी को सीधा जोडने के लिए दोहरी घाट पर सरयू नदी पर पुल बनाकर माल 50-55 कि0मी0 नई रेलवे ट्रैक बना कर सीधा जोडने की मांग किया था जिससे गोरखपुर से वाराणसी की जर्नी माल 4 घंटा का होगी जिससे नेपाल से आने वाले पर्यटकों को भी आसानी होगी।

सर, गोरखपुर से इलाहाबाद होकर दक्षिण रत के लिए अम्बेडकर नगर सुल्तानपुर प्रतापगढ़ कोई रास्ता नहीं है। गोरखपुर मगहर मुखलिसपुर टाण्डा अकबरपुर सुल्तानपुर को सीधा जोड़ा जाए तथा सरयू पर पुल बनाया जाये।

अम्बेडकर नगर जिला मुख्यालय पर रेलवे स्टेशन अकबरपुर के फाटक सं0 83ए होकर स्थानीय डिग्री कॉलेज, कन्या इंटर कॉलेज, एस बी आई बैंक, तहसील मुख्यालय के लिए स्थानीय जन आवागमन होता रहा है जिस पर ओवर ब्रिज बना है किंतु ओवर ब्रिज में पैदल पथ मार्ग नहीं बना है तथा ब्रिज से हैवी ट्रैफिक लगातार चलती रहती है। ओवर ब्रिज स्टार्ट होने के दिन से ही दो माह पहले 83ए फाटक बंद

â€¦ This part of the speech was laid on the Table.

कर दिया गया है जिससे हजारों छोटे-छोटे स्कूली बच्चों व स्थानीय जन को भीड़ भरे बिना पैदल पथ वाले ब्रिज से रोज गुजरना पड़ रहा है जिससे स्थानीय नगर जनपदवासी आंदोलित है तथा लगातार क्रमिक अनसन भी कर रहे हैं। मेरा पुरजोर मांग है कि 83 ए फाटक खुलवाकर पूर्वत जारी रखा जाये।

स्टेशन अकबरपुर में दूसरे नम्बर प्लेटफार्म के लिए ओवर ब्रिज तथा उपरगामी पैदल पुल न होने से स्थानीय जन को रेलवे लाइन क्रास कर पार होना पड़ता है। तत्काल अकबरपुर रेलवे स्टेशन पर उपरगामी पैदल पुल का शीघ्र निर्माण किया जाये।

स्टेशन अकबरपुर में रिजर्वेशन काउंटर मात्र एक ही खुला है जिस पर सुबह से देर रात तक लम्बी लाइन लगी रहता है। बुकिंग विंडो हेतु कुल 9 कर्मचारी का पद सृजित है। मात्र चार की ही मौके पर पोस्टिंग है। मेरा मांग है कि तत्काल कम से कम चार विंडो बुकिंग एवं पूछताछ हेतु विंडो खुलवाया जाये।

जनपद मुख्यालय अकबरपुर स्टेशन जहां पूरे देश के व्यापारी/अधिकारी का आवागमन होता रहता है स्टेशन पर एक भी ए सी वेटिंग/िरटायरिंग रूम नहीं है। कृपया एक ए सी कक्ष रिटायरिंग रूम/वेटिंग रूम बाथरूम सहित व्यवस्था किया जाये। रिटायरिंग रूम आर पी एफ थाने द्वारा कब्जा तत्काल खाली कराया जाये।

स्टेशन पर पार्किंग की कतई व्यवस्था नहीं होने से यात्रियों को घोर असुविधा होती है। स्टेशन पर अस्थाई बुकिंग कमरा को स्थान्तरित कर/तुड़वा कर पर्याप्त पार्किंग की व्यवस्था कराया जाये।

रेलवे सप्लीमेंट्री डिमांड पर बोलने का अवसर आपने दिया इसके लिए धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं। *

SHRI G. KARUNAKARA REDDY (BELLARY): Sir, I would like to draw the kind attention of the Union Government and the Hon'ble Railway Minister that Railways are getting nearly Rs. 1,500 crores income every year from Bellary. Bellary District has a glorious past and presently developing in the spheres like major Steel Plants, Power Generating Units, Oxygen Plants, Sponge Iron and Allied Manufacturing Units, etc. and also my Bellary District is having a World Heritage Centre HAMPI. Thousands of foreign tourists and tourists across our country visit this place. As a result, thousands of people belonging to these areas and abroad are in need of enormous and extensive Railway transport facilities. During the last three years, I am repeatedly requesting the Minister to provide/meet the following most important demands:-

First and foremost thing to be done, according to me and needs, a medical team (doctors, nurses along with emergency medicines) should be present/posted in each and every long distance trains as the passengers are facing huge problems *on* emergency situations.

The Hampi Express which is running between Hubli and Bangalore is having only one General Compartment and very less number of Sleeper Class Coaches. The common people those who are traveling in General Compartment and Sleeper Class are facing lot of difficulties due to shortage of coaches. I request you to include two more General Compartment, five more Sleeper Coaches and two more 3 Tier A.C. coaches in this train for the benefit of common people.

Restoration of Guntakai-Gadag Passenger Train. This train was running between Guntakal and Gadag before gauge conversion. But even after the completion of gauge conversion, this train has not yet been restored till now.

Amaravathi Express used to depart from Bellary at 7.25 A.M. daily which suits many commuters who are more than 300 travelling Hospet from Bellary

---

* The speech was laid on the Table.

which is very convenient. But now, this is changed to 5.20 AM which is very inconvenient and there is an urgent need to change

the timings of the train as per previous schedule, i am demanding for this since long time and nothing has been done so far.

There is an immediate need for introduction of another direct train from Chennai to Mumbai and *vice versa* via Bellary and Hospet as this is the long-cherished dream of the people of this region;

Bellary City is thickly populated place having a population of nearly 5 lakhs. One railway line (LC: 110) is crossing at the National Highway No.63 between Ankola-Gooty Section. Due to heavy mining activities, number of goods trains carries iron ore to different parts of country causes frequent closure of the railway gates not less than 30 to 40 times. Due to this, vehicular traffic is frequently jammed. Most of the time, school buses are also caught jammed and students are also greatly suffered as 90% of the schools are located at this area. This requires immediate Road Over Bridge; and

National Highway No. 13 of Sholapur - Mangalore Section crosses one railway line LC : 13 (13-14) near the Kanavi Veerabhadra Temple at Km. 298. Due to heavy mining activities, number of goods trains carries iron ore involving closure of railway gate very frequently as more than 30 times. Because of this frequent closure, thousands of vehicles are getting struck and hours together traffic jams occurring which is giving greater trouble to the people. There is an urgent *need* to construct a Road Under Bridge at this place for the free and smooth flow of vehicular traffic.

Arranging for departure of Hampi Express (Train No.6591/6592) from Bellary at 6.45 AM instead of 6.00 AM by making up loose time;

Advancing of departure of Bangalore-Hospet Passenger (Train No.583/584) from Beilary to Hospet at 8.00 AM instead of 10.45 AM by making up loose time;

Hampi, being the international tourist spot, located in Bellary District, is also a World Heritage Centre. Lot of foreign tourists and Indian tourists are visiting this place. There is an urgent need to run a Palace On Wheels train in this important tourist spot;

I urge the Minister that more facilities to be provided at Hubli which will be benefiting its status as Zonal Headquarters.

I would also like to draw the kind attention of the Railway Minister to the fact that there are no day-time trains between Guntakal and Hubli causing lot of hardships to the passenger-public and employees of the region. Prior to gauge conversion, there were several trains passing through Beilary during the day and I request through you Sir, to kindly re-introduce all the trains prevailing *prior* to gauge-conversion.

Sir, Kottur-Harihar line forms an important link between the two coasts, East and West. The line, on completion would enable movement of iron ore and other commercial goods to all the three Ports, Mangalore, Chennai and Vizag Ports and on the return journey, the goods train can carry fertilizers, coal, cement and other products. The Hon'ble Minister has allocated very meager amount for this project. The line which is economically viable, should be given more emphasis and I urge upon the Minister to allocate the full amount for the early completion of this project. The cost of this project has gone upto nearly Rs.225 crores. The Government of Karnataka requested Hon'ble Railway Minister to share the cost basis on 50:50, as previously it is 75% by the State Government and 25% by the Railways. 1 urge upon the Minister to consider 50:50 proposal and release the required amount fully and the project be completed at the earliest.

Bellary and Koppal belongs to Guibarga revenue division and people of these districts have to visit Guibarga very frequently. But as it is, there is no direct train facility to Guibarga. Therefore, I strongly urge to introduce a direct train from Koppal through Bellary to Guibarga via Guntakal.

It is the demand of our people that the inter-city train between Bangalore-Hubii is connected in Chikkajajur from Bellary so that the benefit of the inter-city train is extended to the people of Bellary and Koppal.

Sir, the Train No.311 Beliary-Miraj and 312 Miraj-Bellary may kindly be extended to Guntakal which will have a larger benefit for the people who seek a connection for various trains at Guntakal. This is also a long pending demand of this region.

I would suggest the following few options to mitigate the inconvenience of train travelers:-

Arranging for departure of Hampi Express (Train No.6591/6592) from Bellary at 6.45 AM instead of 6.00 AM by making up loose time;

Advancing of departure of Bangaiore-Hospet Passenger (Train No.583/584) from Bellary to Hospet at 8.00 AM instead of 10.45 AM by making up loose time;

Extending Bangaiore-Hospet Passenger (Train No. 583/584) upto Gadag and arranging for departure from Gadag at 3.00 P.M. daily;

Restoration of Guntakal-Gadag Passenger Train. This train was running between Guntakal and Gadag before gauge

conversion. But even after the completion of gauge conversion, this train has not yet been restored til! now; and

Arrange to make stoppage of Train No.2847/2848 at Koppal Railway Station being a District Headquarter.

I urge upon the Railway Minister to introduce a push-pull train between Guntakal and Kottur & Guntakal to Gadag as this will immensely help the common people, especially office goers and students, of these areas.

Because of industrial development, every day, thousands of employees and the people connected with business of these industries are traveling from various places. To commute the employees from Bellary, Hospet and Koppal, these industries are running number of buses suiting to their shift timings, in view of this, ! request the Minister to introduce the Push-Pul! Shuttle train between Bellary and Koppal suiting to the working hours of the above industries. This will be of great help and assistance to the employees and public of this part of Karnataka.

I also request the Railway Minister to take up the work of modernization of Hospet and Bellary Railway Stations upto International Standards as these are the most important Railway Stations in the State and lot of international tourists are visiting these places

Hospet in Bellary District is an important city with World Heritage Centre - Hampi, the international tourist destination nearby. Huge numbers of foreign tourists are visiting this international tourist spot, Hampi. Apart from thousands of tourists thronging the city, a large number of office-goers travel between these two cities daily. Therefore, there is an urgent *nee6* to ply a push-pull train between the two cities not only for the benefit of office-goers but also to those wanting to visit Hampi.

Hampi, being the international tourist spot, located in Bellary District, is also a World Heritage Centre. Lot of foreign tourists and Indian tourists are visiting this place. There is an urgent need to run a Palace On Wheels train in this important tourist spot.

Kottur-Harihara Railway line forms an important link between two coasts, East and West. The line, on completion, would enable movement of iron ore to all the three Ports, Mangalore, Chennai and Vizag Ports and on return journey, goods train can carry fertilizers, coal, cement and other products. The foundation stone was laid nearly 10 years back and work is going in a very slow pace. The line which is economically viable should be given more emphasis.

Sir, recently, the passengers of Bellary Railway Station is facing a peculiar problem that whenever a goods train as well as passenger train are coming at a time to the Station, the authorities are giving preference to the goods train and taking the goods train at the platform where passenger train has to come and because of this, the passenger train is arriving at the next line which is causing great difficulties to the passengers, especially to the elder persons, students and sick people to switch over the next platform. This practice should be avoided and the authorities should give preference to the passenger trains. I request the Railway Minister to look into the matter urgently.

The above proposals are some of the most important demands of the people of Bellary. I urge upon the Union Government and the Hon'ble Railway Minister to take immediate action and fulfil the above all genuine demands of the people.

श्री नन्द कुमार साय (सरगुजा) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, उसके लिए धन्यवाद।

भारतीय रेल देश की अनेकता में एकता का सबसे बड़ा माध्यम है, यह संस्कृतियों और भाषाओ को जोड़ने का एकमात्र साधन है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि मेरा जो क्षेत्र सरगुजा है, वह पुराने बिहार, झारखंड से लगता है। 60 साल से थोड़ा पहले वहां रेल के दर्शन हुए हैं। वहां एक ट्रेन अम्बिकापुर दुर्ग एक्सप्रैस चलती है, वह रेल इतनी छोटी हो गई है कि प्रतीक्षा सूची रहती है और ए.सी. थ्री टीयर में तो जगह ही नहीं मिलती है, उसकी बड़ी मांग है। मेरा आपसे निवेदन है कि तत्काल इसमें दो स्लीपर कोच और एक ए.सी. टू टीयर कोच तत्काल लगाया जाये। मेरा आपसे निवेदन है...(<u>व्यवधान</u>) मैं मिला था और आपने ही कहा था कि आपको बोलना है। इसलिए मैं आपसे प्रार्थना कर रहा हूं, मेरा आदिवासी क्षेत्र है, इसको जोड़ दें। दूसरे हमारा क्षेत्र आदिवासी क्षेत्र है, लेकिन बड़े-बड़े नगरों से बहुत नजदीक है। मैंने आपको एक पत्र लिखा है कि अम्बिकापुर से झारसुगुड़ा, जो उड़ीसा में पड़ता है, उससे जोड़ दिया जाये। इसके बीच दूरी केवल 180 किलोमीटर है, जिससे वह कोलकाता से जुड़ेगा। दूसरा, उत्तर प्रदेश का मेयोरपुर एक स्टेशन है, वहां से केवल 120 किलोमीटर है, उसको जोड़ने से पूरे उत्तर भारत से हमारा क्षेत्र जुड़ जायेगा। एक और वहां बहुत पुरानी मांग है, एक रास्ता रांची की तरफ जाता है, बरवाड़ी अंग्रेजों के जमाने से बना रहे हैं, उस क्षेत्र को जोड़ेंगे तो इस प्रकार से क्षेत्र बहुत अच्छे तरीके से जुड़ेगा। रेलवे में आपने बड़ी कसावट की है, उससे काफी सुधार हुआ है, लेकिन मेरा आपसे एक निवेदन है कि रेल में जो भीतर की गड़बड़ियां हैं, अगर पूरी छवि को आपको बनाना है तो उसके भीतर की गड़बड़ियों को भी आप ठीक करने की कोशिश करें, यह हमारा निवेदन है। देश में आजादी के बाद सब कुछ बढ़ा है, लेकिन एक क्षेत्र में हम सबसे ज्यादा गरीब हो गये हैं, वह क्षेत्र नेशनल कैरेक्टर का है, उसमें हम बहुत पीछे हैं, जिसके कारण हर क्षेत्र में सारी गड़बड़ियां होती हैं, समय पर काम नहीं होता है, पैसे का दुरुपयोग होता है। नेशनल कैरेक्टर कैसे डैवलप हो, यह आपकी रेल के माध्यम से हो, इसकी कोशिश आप करें, यह मेरा निवेदन है।

अन्तिम बात मैं आपके लिए कहना चाहता हूं। हिन्दुस्तान गोपाल का देश है। हम जब रेल में यात्रा करते हैं तो लालू यादव जी, लगता नहीं है कि कोई ग्वाल बाल इस रेल को चला रहा है। ट्रेनों में छाछ, दही, दूध वगैरह मिलना चाहिए, कोई ग्वाल बाल रेल को चला रहा है, इसका एहसास रेल में घुसते ही लोगों को होना चाहिए। भगवान कृष्ण ने केवल छाछ पीने के लिए मथुरा में जन्म लिया था, इसलिए मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि रेल में जब आदमी घुसे तो उसे लगे कि कोई ग्वाल बाल रेल को चला रहा है। वहां

दूध, दही, मक्खन, घी उपलब्ध होना चाहिए, तभी तो मालूम पड़ेगा कि लालू यादव जी ट्रेन चला रहे हैं।

मैं आपसे निवेदन करूंगा कि मेरा जो मांगें हैं, उनको आप स्वीकार करें और गोपाल के देश की रेल है, ऐसी छवि इसकी बनायें। यही निवेदन करते हुए आपको धन्यवाद देता हूं।

श्री रामदास आठवले (पंढरपुर) : महोदय, सोनापुर डिवीजन में कुर्डवाडी वर्कशाप है। यह वर्कशाप नैरोगेज है। नैरोगेज की रेल सेवा को ब्राडगेज में परिवर्तित किया जा रहा है इसलिए कुर्डवाडी वर्कशाप को ब्रॉडगेज का वर्कशाप बनाना चाहिए। रेलवे बोर्ड के पास कुर्डवाडी वर्कशाप को ब्रॉडगेज वर्कशाप करने का प्रस्ताव लंबित है। अभी इस वर्कशाप में ब्रॉडगेज के डिब्बे बनाने का का चल रहा है।

पंढरपुर-मिरज ब्रॉडगेज और उस्मानपुर-कुर्डवाउ ब्रॉडगेज के काम को जल्द पूरा करने के लिए 2008-09 के रेल बजट में 150 करोड़ का प्रावधान किया जाये।

लोपंट-पंढरपुर वाया फलरण-बारामती अब तक इस नये लाइन को मंजूरी देकर रू0 50 करोड का प्रावधान किया जाये।

अहमदनगर- बीड नये लाईन को मंजूरी दी जाये।

पंढरपुर-मुंबई चंद्रभागा एक्सप्रेस सप्ताह में 3 दिन चलती है। उसे डेली करके डिब्बे में बढोततरी हो। विजापुर-मुंबई ट्रेन भी 3 दिन चलती है उसे भी डेली किया जाये।

पंढरपुर से नागपूर और पंढरपुर से निरूपति की ट्रेन चलायी जाये।

विंकहित (कूर्डूवाडी) में आर पी एफ का ट्रेनिंग सेंअर है। उसको डेवलप करने के लिए 50 करोड का प्रावधान किया जाये।

मुंबई सेंट्रल रेलवे स्टेशन (वेस्टर्न रेलवे) को भारतीय संविधान के शिल्पकार डॉ0 बाबासाहेब अंबेडकर का नाम दिया जाये।

मुंबई में लोकल ट्रेन की संख्या बढ़ायी जाये।

एयर कन्डिशन (ए.सी.) लोकल्स प्रति घंटे एक चलायी जाये।

रेलवे स्टेशन के बाजू में रेलवे के जगह पर शॉपिंग सेंअर शुरू करना चाहिए।

मुंबई में रेलवे स्टेशन को सुंदर बनाया जाये।

कोकण रेलवे में बौरी का लोडिंग करते है। देश भर में बौरी को ट्रांसपोर्ट किया जाये।

स्टेशन को साफ रखने के लिए सफाई मजदूरों की संख्या बढ़ाकर उनको परमानेंट करना चाहिए।

हर ट्रेन में जनरल डिब्बों की संख्या कम से कम 5 से लेकर 8 डिब्बे तक करना चाहिए।

रिजर्वेशन-वेटिंग लिस्ट को खत्म करने के लिए नये डिब्बे लगाना चाहिए।

सांसदों को दो फर्स्ट ए.सी और चार सैंकड ए.सी की सीट मिलनी चाहिए। इति

*The speech was laid on the Table.

श्री मनोरंजन भक्त (अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह) : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री लालू प्रसाद जी की जितनी प्रशंसा की जाये, इतनी कम है।

मैं आपका ज्यादा समय नहीं लेना चाहता, क्योंकि मैं समझता हूं कि इस टाइम ज्यादा कोई सुनता भी नहीं है, लेकिन मैं दो-तीन पाइंट्स बोलना चाहता हूं। हमारे यहां सदर्न रेलवे में एक दफा अंडमान निकोबार में 300 किलोमीटर रेलवे लाइन बिछाने के लिए सर्वे किया गया था, उसे दोबारा देखा जाये। यह सुविधा वहां देने से यह होगा कि टूरिज्म पर्यावरण की बढ़ोतरी होगी और उससे काफी लोगों को रोजगार मिलेगा और वहां दूरदराज आईलैंड में रहने वाले लोगों को अच्छा रहेगा। मैं यह भी एक बात कहना चाहता हूं कि राष्ट्रीय निर्माण के अन्दर एक जो अंडमान निकोबार को भी रखा जाये। मेरे साथी जो अरुणाचल प्रदेश से हैं, वे बहुत दुखी थे कि वे अकेले ही हैं, जहां रेलवे नहीं हैं। मैं भी अपने आपको उनके साथ जोड़ता हूं, हमारे यहां भी रेलवे नहीं है।[R83] इसलिए मैं आपसे यह अनुरोध करना चाहता हूं।

20.00 hrs.[p84]

मेरी एक छोटी सी रिक्वैस्ट है। रेलवे कर्मचारियों ने इतना अच्छा काम किया, आपने इतना ज्यादा पैसा कमाया, उनके लिए एलटीसी की फैसिलिटी अंडमान निकोबार जाने के लिए दी जाए, जिससे उनका हौसला और ज्यादा बढ़े। मैं अधिक कुछ न कहते हुए लालू प्रसाद जी से यही कहता हूं कि आपका जो प्रस्ताव है, मैं उसका समर्थन करता हूं और रिक्वैसट करता हूं कि दूरदराज के जो छोटे-छोटे इलाके हैं, उनके ऊपर आपकी अच्छी दृष्टि रहे और हमारी तरफ के लोगों को रेलवे का फायदा पहुंचायें।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री अनिरुद्ध प्रसाद उर्फ साधु यादव (गोपालगंज) : माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रेषित की गयीं पूरक मांगों को मैं अपना समर्थन करता हूं और निम्नलिखित मांगें अपने निर्वाचन क्षेत्र गोपालगंज के हित में प्रस्थापित करता हूं:-

थावे से मसरख वाया छपरा तक की छोटी रेल लाइन को बड़ी लाइन में तब्दील करना।

थावे से कप्तान गंज की छोटी लाइन को बड़ी लाइन में तब्दील करना।

रतन सराय और माझा के बीच नवादा हाल्ट की स्थापना और उसे शीघ्रतिशीघ्र आरम्भ करना।

गोपालगंज और रतन सराय स्टेशनों पर विश्रामघर, समस्त स्टेशनों पर स्नानघर, शौचालय और पेय जल का इंतजाम करना।

थावे-कप्तानगंज की लाइन में ससामुसा, कुचाईकोट स्टेशनों पर मुसाफिरखाना, स्नानघर और शौचालय की व्यवस्था करना।

गोपालगंज, रतन सराय, दिघवा दुबौली स्टेशनों का सौन्दर्यकरण करना।

---

* The speech was laid on the Table.

श्री दलपत सिंह परस्ते (शहडोल) : महोदय, जन सुविधाओं के अनुरूप मेरे संसदीय क्षेत्र में आने वाली मांगें निम्न हैं।

अनूपपुर से खोढ़डी-खोनसरा तक रेल लाइन सिंगल है, उसे डबल किया जाय। जो कार्य चल रहा है, वह बहुत धीमी गति से चल रहा है। विरमिरी से चंदिया पैसेंजर ट्रेन को कटनी तक चलाया जाय। विरमिरी से रीवां तथा विलासपुर से रीवां ट्रेन जो पूर्व के बजट मे प्रावधान किया गया था, उसे अलग-अलग चलाया जाए। अभी विरमिरी से शहडोल व विलासपुर से शहडोल दोनों को शहडोल में एक में समाहित कर रीवां तक चलायी जा रही है। इसे पूर्व बजट के अनुसार चलाया जाय।

बुढ़ार स्टेशन में खान-पान की व्यवस्था नहीं है और न ही विरसिंहपुर पाली में है, वहां व्यवस्था की जाय, जिससे यात्रियों को सुविधा हो सके। बुढ़ार एक व्यापारिक कस्बा है, पहले पैसेंजर ट्रेन में सब्जी व्यवसाय का उतार चढ़ाव होता था, वह अब बंद कर दिया गया है, उसे पुनः चालू किया जाए। अनूपपुर में ओवर ब्रिज बनाया जाय। यह एक जिला मुख्यालय है, रेलवे लाइन के दोनों ओर शहर है। कालेज-अस्पताल तथा सैकड़ों गांव लगे हैं, जिससे आने-जाने में कठिनाई होती है। अनूपपुर स्टेशन में कंकरीट सीमेंटीकरण व पानी की व्यवस्था न होने से गंदगी रहती है, जिससे बीमारी फैलने का डर बना रहता है।

जैतहरी में फुट ओवर ब्रिज की अति आवश्यकता है, वहां ब्रिज निर्माण की व्यवस्था की जाए। शहडोल रेलवे स्टेशन के नं0 2-3 में जो फुट ओवर ब्रिज है, स्लेपदार न होने के कारण विकलांग लोग नहीं आ-जा सकते, इसलिए प्लेन ओवर ब्रिज बनाया जाए। विलासपुर पेन्ड्रारोड लोकल ट्रेन नं0 411 व 412 को शहडोल तक चलाया जाए।

शक्तिपुंज सु0 एक्सप्रेस को सप्ताह में 3 दिवस विलासपुर वाया कटनी चलाया जाए। अंबिकापुर से वाया कटनी बाम्बे तक नई सु0 एक्सप्रेस चलायी जाए। उत्कल एक्सप्रेस का स्टापेज जैतहरी स्टेशन में किया जाय। शक्तिपुंज सु0 एक्सप्रेस का स्टापेज विजय श्रोता स्टेशन में किया जाए। दुर्ग गोरखपुर सु0 एक्सप्रेस को अमलाई स्टेशन में स्टापेज किया जाए।

---

* The speech was laid on the Table.

श्री जयसिंगराव गायकवाड़ पाटील (बीड) : महोदय, मैं अनुदान की अनुपूरक मांगों के समर्थन में बोल रहा हूं। माननीय रेल मंत्री जी ने रेल विभाग में एक चमत्कार कर दिखाया है, यात्री या माल भाड़े में कोई भी बढ़ोतरी न करते हुए उन्होंने 20 हजार करोड़ रुपए मुनाफा कर दिखाया है। यह आज की स्थितियों में चमत्कार ही है। मेरे क्षेत्र बीड महाराष्ट्र में अहमद नगर-बीड-परली वैद्यनाथ नई रेल लाईन का निर्माण होने जा रहा है। 1996 से आज तक 93.75 करोड़ का इस नई लाईन के लिए प्रावधान किया गया है। दुर्भाग्य की बात यह है कि आज तक केवल 15 करोड़ खर्च किया गया है लेकिन काम कुछ भी नहीं हुआ है।

मेरा क्षेत्र गरीबी और दिक्कतों से खचाखच भरा है। विकास की कोई राह दिखाई नहीं देती, बेरोजगारी व भुखमरी क्षेत्र में घर कर बैठी है। सारी जनता माननीय लालू प्रसाद जी की कार्यवाही पर आस लगाए बैठी है कि लालू प्रसाद जी इसे पूरा करेंगे। क्षेत्र में इसी लाईन के करीब 100 गांवों का भूसंपादन कार्य पूरा हो चुका थ लेकिन रेलवे बोर्ड ने उसे मंजूरी देने से इंकार किया और सारी कार्यवाही व्यपगत हो गई। कृपया किए हुए प्रावधान के लिए कम से कम खर्च करने का आदेश माननीय लालू जी अपने अधिकारी व रेल बोर्ड को देने का कष्ट करें।

महाराष्ट्र सरकार रेल मंत्री लालू प्रसाद जी के साथ अहमद नगर-बीड-परली वैद्यनाथ रेलवे लाईन को पूरा करने के लिए एमओयू करना चाहता है, वैसी मंशा माननीय मुख्य मंत्री महाराष्ट्र ने जाहिर की है। मैं माननीय रेल मंत्री, लालू प्रसाद जी से प्रार्थना करता हूं कि महाराष्ट्र शासन के साथ एमओयू करने के संबंध में पहल करें। इस रेल लाईन को पूरा करने में अपना योगदान दें। आंदोलन का दौर जिले में लगातार चालू है। अक्टूबर 07 में महीना भर इस रेल लाईन की मांग के लिए बार-बार प्रतिदिन आंदोलन हुए व 28 अक्टूबर को परली-पानगांव व घाटनापुर स्टेशनों पर रेल रोकी गई। 28 अक्टूबर को घाटनापुर स्टेशन पर मैंने स्वयं सत्याग्रह करके रेल रोको आंदोलन किया, मुझे गिरफ्तार किया गया और बाद में छोड़ा गया। माननीय मंत्री जी जनता की भावना को समझें व मार्च तक लिया गया पूरा प्रावधान खर्च करें व इस कार्य को गति दें।

अहमद नगर-बीड-परली वैद्यनाथ लाईन के साथ-साथ घाटनापुर-अंबाजोगई, लाईन की मांग ने जोर पकड़ लिया है। घाटनापुरर-अंबाजोगई रेल केवल 21 कि.मी. की है, इसे पूरा करने में बहुत कार्य प्रावधान

---

* The speech was laid on the Table.

करने की जरूरत नहीं है। कृपया इस लाईन को माननीय मंत्री जी पूरा करने के लिए 50 करोड़ का प्रावधान करें।

मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वे उपरोक्त दोनों रेल लाईन अहमद नगर-बीड-परली वै. के लिए 100 करोड व घाटनापुर-अंबागोजाई के लिए 50 करोड़ का प्रावधान अगले बजट में करने का कष्ट करें। मैं फिर से रेल की अनुपूरक मांगों का पुरजोर समर्थन करता हूं।

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा (जालौन) : महोदय, माननीय रेल मंत्री जी द्वारा रेल बजट की अनुपूरक मांगों में बात कहने का समय दिया है।

मान्यवर, उत्तर मध्य रेलवे के झांसी डिवीजन में उरई स्टेशन के पास राठ रोड है उस पर ओवर ब्रिज बनाया जाये तो निश्चित ही रेलवे फाटक पर जाम नहीं लगेगा।

मान्यवर, उत्तर भारत से दक्षिण भारत को जोडने वाली रेलवे लाइन लखनऊ कानपुर, झांसी, मुमबई में मात्र 200 कि0मी0 सिंगल लाइन कानपुर से झांसी है, इसको दोहरीकरण हो जाये तो निश्चित ही समय की बचत होगी साथ ही साथ इस लाइन का विद्युतीकरण किया जाना अति आवश्यक है।

मान्यवर, कालपी स्टेशन को कम्प्यूटरीकृत आरक्षण की व्यवस्था की जाये।

मान्यवर, लखनऊ में पूजा एक्सप्रेस तथा उद्योग नगरी एवं उद्योग कर्मी जो कानपुर से मुंबई जाती है तक तीनों गाड़ियों का ठहराव उरई स्टेशन पर किया जाये तथा झांसी से कानपुर पूजा इंटर सिटी चलती है उसी तरह से कानपुर से झांसी इंटर सिटी चलाई जाये।

---

* The speech was laid on the Table.

श्री श्रीपाद येसो नाईक (पणजी) : महोदय, आज रेल मंत्रालय की पूरक मांगों पर सदन में मुझे बोलने का अवसर दिया। मैं आपके माध्यम से सदन के समक्ष निम्नलिखित मांगें रखना चाहता हूं :

माननीय रेल मंत्री ने बताया कि उन्होंने बहुत सी नई ट्रेनें स्टार्ट की हैं व कुछ स्टार्ट करनी हैं। यदि इनके ब्यौरे को ध्यान से देखें तो अधिकांश गाड़ियां केवल उत्तर भारत में ही चल रही हैं अर्थात् दक्षिणी क्षेत्र की पूर्ण रूप से उपेक्षा की गई है। गोवा में विगत वर्षों से केवल मीटर गेज लाइनें थीं। काफी आग्रह के बाद ब्रोड गेज लाइनें बनी हैं, किंतु पुराने प्लेटफार्म व स्टेशन की स्थिति चिंताजनक है। जर्जर भवन व सुविधाविहीन क्षेत्र के कारण जनता परेशान है, कम से कम इनकी मरम्मत कराई जाए। गोवा से हुबली, बेलगांव, बंगलौर, हैदराबाद आदि स्थानों के लिए मीटरगेज लाइन पर गाड़ियां चलती थीं। किंतु जब से ब्रोडगेज लाइन बनी, एक भी गाड़ी नही चली है। कृपया उपरोक्त स्थानों के लिए वास्को से गाड़ियां चलाने की कृपा करें।

महोदय, गोवा देश का एक प्रमुख अंतर्राष्ट्रीय पर्यटक राज्य है। यहां विश्व के विभिन्न देशों से लाखों की संख्या में पर्यटक आते हैं। रेल मंत्रालय ने कई स्थानों पर पैलेस आन व्हील ट्रेन चलाई है। अतः अनुरोध है कि इस अंतर्राष्ट्रीय पर्यटक केंद्र को जोड़ने के लिए पैलेस ऑन व्हील ट्रेन चलाई जाए। गोवा प्रदेश ही पूरे देश में एक ऐसा प्रदेश है, जहां लगभग 35औ से अधिक क्रिश्चन आबादी है। क्रिश्चनों का प्रमुख धार्मिक स्थल तमिलनाडु में वालाकनी है, जहां हजारों की संख्या में ईसाई लोग धर्म यात्रा हेतु आते जाते हैं। अतः गोवा-वालाकनी के मध्य ट्रेन चलाई जाए।

इसी प्रकार साई बाबा के दर्शनों के लिए हजारों की संख्या में लोग शिरडी जाते हैं। आपसे प्रार्थना है कि शिरडी में स्टेशन बना कर एक ट्रेन गोवा-शिरडी के मध्य चलाई जाए। अंत में एक विशेष बात मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूं कि देश के सभी स्टेशनों में दुकानें लोकल लोगों को दी जाती हैं। गोवा में बिलकुल विपरीत हो रहा है। वहां पुराने गोवा के लोगों के लाइसेंस निरस्त कर नए बाहर के लोगों को अधिक धनराशि ले कर दुकानें आवंटित कर दी हैं, जिससे क्षेत्रीय जनता विशेष कर बेरोजगार नौजवान क्षुब्ध हैं। कृपया क्षेत्रीय लोगों को पुनः दुकानें आवंटित कर दी जाएं।

इसके साथ ही मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

---

* The speech was laid on the Table.

श्री विजय कृष्ण (बाढ़) : महोदय, माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी से आग्रह है कि रेल के विकास के क्रम में निम्न पर कार्रवाई अवश्य करेंगे।

दानापुर रेल मंडल अंतर्गत इस्लामपुर से बोद्धगया भया मानपुर रेल लिंक लाइन बिछाने हेतु निर्णय लिया जाये।

बिख्तियारपुर राजवीर रेल का रेल लाइन दोहरीकरण विद्युतीकरण किया जाये।

दानापुर मंडल अंतर्गत मौकामा, बाढ़, बख्तियारपुर, फतुहा, अथमलगोठा, खुशरूपुर, हथुहर, भोर, पंडारक आदि रेलवे स्टेशनों पर नागरिक सुविधा करायी जाये।

बाढ में शहर के निकट तथा बाढ परिभनी रेल गुमटी के निकट ओवर ब्रिज बनाया जाये।

---

* The speech was laid on the Table.

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : महोदय, मैं उन तमाम 35 माननीय संसद सदस्यों को, जिन्होंने सप्लीमेंट्री बजट में हिस्सा लिया और आग्रह पर बहुत संक्षिप्त रूप में अपनी बात कही, धन्यवाद देता हूं। कुछ माननीय सदस्यों ने लिखित रूप में भी अपने-अपने इलाके, सेगमैंट्स के संदर्भ में स्पीच ले की। मैं सभी के प्रति पूरे रेल परिवार की तरफ से आभार प्रकट करना चाहता हूं कि उन्होंने अमूल्य सुझाव दिए। मैं आपको आश्वस्त करना चाहता हूं कि जब हम फरवरी में रैग्युलर बजट पेश करेंगे, उसके पहले विगत बजट में जो घोषणायें हमने की थीं, नया बजट शुरू होने के पहले पुरानी घोषणाओं को पूरा करके नयी घोषणा की जाती है और हमारा प्रयास होगा कि राज्यवाइज पार्टी के तमाम बंधनों को छोड़कर-तोड़कर काम हो। हम, हमारे रेल अधिकारी, वरिष्ठ पदाधिकारी और बोर्ड के सदस्य आपके सुझाव लेंगे और जो बात हो सकती है और जो हम सभी की कुव्वत में है, उसे हम करेंगे। सब भाइयों को अपना राज देश प्यारा है। हमारा सभी पार्टियों और राज्यों के साथ न कभी भेदभाव करने का इरादा था और न हम आगे करेंगे। हम देशहित में काम करेंगे।

रेलवे सबसे बड़ा ट्रंसपोर्टर है और देश की लाइफलाइन है। हमारा विकास तब तक संभव नहीं है, जब तक इंफ्रास्ट्रक्चर पर हम थ्रस्ट नहीं करते हैं और इसकी ओर ध्यान नहीं देते हैं। रोटी कोई इंकलाब-जिन्दाबाद करने से आसमान से नहीं टपकेगी। हमारा, आपका, सबका इरादा और वचनबद्धता, नाइंसाफी होने वाले लोगों के प्रति जो सोसाइटी के बैकबेंचर हैं, जो भाई छूटे हुए हैं, जो राज्य या सेगमेंट छूट गए हैं, उनको इंसाफ देना, हम सभी का एक ही इरादा है। इसका तरीका अलग-अलग हो सकता है, नजरिया अलग-अलग हो सकता है। इसलिए मैंने आपसे आग्रह किया कि आनगोइंग जो प्रोजेक्ट्स हैं, जिनको हम लोगों ने लिया है, इसके लिए हम आपके समक्ष आए हैं कि आप इनको स्वीकृत करें और अनुमोदन करें। भारतीय रेल का कायाकल्प आप सभी लोगों के सहयोग से होगा। आप लोगों ने इस देश में ही नहीं दुनिया भर में मेरा हौसला बढ़ाया है। हमारे सभी दल के साथी लोग, कभी-कभी हम आप लोगों की कटु आलोचना भी करते हैं, लेकिन आपका प्यार और स्नेह हमको मिला। हम लोग आपके सुझावों पर ध्यान देने का पूरा प्रयास करेंगे। इस देश के आम आदमी को केंद्रबिंदु बनाकर, उसको ध्यान में रखकर, हम बजट तैयार करते हैं और उन राज्यों पर हम ज्यादा से ज्यादा ध्यान देते हैं। जम्मू और कश्मीर हमारे देश का अभिन्न अंग है। नार्थ-ईस्ट हमारा अभिन्न अंग है। जिन इलाकों में आजादी के इतने साल गुजरने के बाद किरणें नहीं गयी हैं, हम वहां नेशनल प्रोजेक्ट के रूप में रेल को पहुंचा रहे हैं। [p85]

हमारे इंजीनियर, हमारा रेल परिवार रास्ते में आने वाली कठिन से कठिन मुश्किलों का सामना करते हैं।, चाहे पूर्व में उल्फा हो या जम्मू कश्मीर में आतंकवादियों के तमाम झंझावात हों, उन्होंने अपनी जान जोखिम में डालकर कार्य किए। हमारे जो इंजीनियर शहीद हुए, एक माननीय सांसद ने कहा कि एक को भी कुछ मदद नहीं मिली। लेकिन मैं उत्तर प्रदेश में उस अभियन्ता के घर गया। उनकी नई-नई शादी हुई थी। हमने उस लड़की को बुलाया। यदि हम नहीं जाते तो वह सुसाइड कर लेती। वह लड़की चाकू लेकर बैठी हुई थी। वह कहने लगी कि अगर आप नहीं आते तो मैं आज जान दे देती। मैंने उसके भाइयों और परिवार के अन्य लोगों को बुलाया और उसे रेल परिवार में सम्मिलित किया, उसे रेलवे में जॉब दी। यदि कुछ लोग छूटे हुए हैं तो हम उन पर भी जरूर ध्यान देंगे।

अनुपूरक अनुदान मांग छ: सौ करोड़ रुपये बीस हजार रुपये के लिए है। इसमें चार सौ करोड़ रुपये उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला राष्ट्रीय परियोजना के लिए है और दो सौ करोड़ रुपये पूर्वोत्तर राज्यों में चल रही राष्ट्रीय परियोजना के लिए केन्द्र सरकार द्वारा उपलब्ध करवाए गए हैं। लाभांश मुक्त बजटीय सहायता शामिल है। इसके अतिरिक्त बिना बारी के आधार पर शुरू किए जाने वाले 15 कार्यों के लिए संसद का अनुमोदन लेने का आज प्रस्ताव है।

हमने गत वर्ष आप सबके प्रयास, सहयोग से और रेल परिवार के चौदह लाख कर्मियों के प्रयास से कंधे से कंधा मिलाकर काम करने की वजह सफलता प्राप्त की है। हमने विगत दिनों में जिन झंझावात को झेला, उसमें हम नहीं जाना चाहते। भारतीय रेल की क्या स्थिति थी, क्या दशा थी और हम कहां थे। हमने कंधे से कंधा मिलाने के बाद बिना भारत सरकार के ऊपर डिपेंडेंट रहकर हमने बीस हजार करोड़ रुपये का सरप्लस भारत के खजाने में जमा किए और अपने खर्चों और लागत को भी नीचे लाए कि ज्यादा अनाप-शनाप खर्च नहीं होना चाहिए। हमारे प्रधान मंत्री जी ने लाल किले के प्राचीर से राष्ट्र ध्वज फहराते हुए देशवासियों को आश्वस्त किया था कि हम इफ्रास्ट्रक्चर, रेलवे, जहाज, रोड और बिजली, देश और किसी भी सरकार के लिए यह चार आधारभूत मूल मंत्र हैं। हमें इन्हीं से रोटी मिलनी है। इसमें रेल की उपेक्षा नहीं की जा सकती। भारतीय रेल देश की जीवन रेखा है जिसमें 63,000 किलोमीटर का हमारा नेटवर्क है। लेकिन इस नेटवर्क में 57,000 किलोमीटर अंग्रेजों द्वारा बनाया हुआ है। आजादी के इतने साल गुजर जाने के बाद हमने कितना इजाफा किया। 63,000 किलोमीटर जोड़कर हमारा नेटवर्क है जिसे हम बहुत जगह नया कर रहे हैं, बढ़ा रहे हैं, डबल कर रहे हैं और बदल भी रहे हैं। यह भारतीय रेल की दशा और दिशा है। हम रोज ग्यारह हजार गाड़ियां चलाते हैं और डेढ़ करोड़ पैसेंजर भाइयों को ढोते हैं। लेकिन हमारी हालत क्या थी? दुनियाभर में भारतीय रेल मार्किट से आउट हो गई थी। किस साथी ने क्या किया, क्या नहीं किया, हमें इस गहराई में जाने से कोई लाभ नहीं है। हमने तीन साल में बीस हजार करोड़ रुपये का मुनाफा किया। चुनौतीभरे सवाल थे। भाड़ा कम करने के बाद, आम आदमी को केन्द्र बिन्दु बनाने के बाद, बजट रखने के बाद, हमारे 60-70 लाख पैसेंजर भाई सबर्बन ट्रेन में मुम्बई में रोज सफर करते हैं।[N86]

अब घाटे को लीजिए। हम लोगों ने देखा कि भाड़ा बढ़ाने से कोई लाभ नहीं होता। इसके लिए हमें व्यापार को बढ़ाना होगा। इसके लिए ईवेजन, चोरी और लीकेज को रोकना पड़ेगा। जो राकेश मोहन कमेटी की रिपोर्ट आई, उसमें कहा गया कि भारतीय रेल का आगे 25 साल तक और दीवाला पिटने वाला है, इसलिए कर्मचारियों की छंटनी करो, पदों को समाप्त करो। अब पद समाप्त किये गये। भारत एक अरब दस करोड़ की आबादी वाला देश है। यह मैनपावर कहां जायेगा। अगर हम इन लोगों को रोजी-रोटी, कपड़ा और मकान नहीं देते हैं, तो ये आसानी से हमारों हाथों से निकल जाते हैं, एक्सट्रीमिस्ट बन जाते हैं, इस झंझावात को रोकना होगा। आंध्र प्रदेश से लेकर नेपाल तक जो कॉरीडोर बना हुआ है जिससे आज नक्सलपंथ का रास्ता बुलंद हो रहा है। इसकी तह में हम सब लोगों को जाना चाहिए। जब हम सरकार में आये, मैं सदन में बोलना चाहता हूं, भले ही किसी साथी के मन में क्या अमरक हो, मैं नहीं जानता। मैं रेल मंत्रालय नहीं लेना चाहता था। मैं सदन में यह कसम खाकर बोलता हूं। हमारी इच्छा दूसरा मंत्रालय लेने की थी, लेकिन मुझे यह रेल डिपार्टमैंट दिया गया। मैं जानता था कि रेल में तमाम तरह के एक्सीडैंट्स होते हैं। कहीं आगजनी या कुछ और बात होगी जिससे हमें लोगों को झेलना पड़ेगा। वे कहेंगे कि इसे हटाओ, पता नहीं कहां से गंवार आदमी आ गया है। एक्सीडैंट्स हो रहे हैं। लेकिन हमें जब यह जिम्मेवारी मिली, तो हमने देखा कि भारतीय रेल में अपार संभावनाएं हैं। हमने कोई छेड़छाड़ नहीं की। हमने किसी को दुखी नहीं होने दिया। सही जगह पर सही अधिकारियों को रखा और कर्मियों को विश्वास में लिया। जब कोई प्रतिष्ठान घाटे में हो। आज फ्रांस के सिंहापुर के डीन आये थे और वहां से एम.बी.ए. की पढ़ाई करने वाले लोग हमसे मिलने आये थे। देश और दुनिया में लालू यादव का सवाल नहीं है। दुनिया के लोगों को यही उम्मीद थी कि जब कोई प्रतिष्ठान घाटे में जाये, तो प्राइवेट सैक्टर में दे दो और मैनपावर को रिडयूस करो। मैनपावर की छंटनी करो, निकालो। यही पढ़ाई देश और दुनिया के कारपोरेट हाउस में जाने वाले बच्चों को पढ़ाई जाती है। वीआरएस चलाओ, सिक करके इसको बंद करो। यही सारी पढ़ाई, यही सारी बात और यही मिथक दुनिया में था। भारत ने और रेल परिवार ने आपके सहयोग से इस मिथक को तोड़ा है। इसे तोड़ने के बावजूद भी हमारा लाभांश 20 करोड़ रुपये सरप्लस हुआ है। लालू यादव का नाम नहीं बल्कि दुनिया भर में भारत का नाम ऊंचा हो रहा है। रेल परिवार के माध्यम से हारवर्ड, आईआईटी के बच्चे, अहमदाबाद, बंगलादेश और अमेरिका से ट्रेनिंग लेने वाले लोग आते हैं, वास्तव में भारत भी आगे बढ़ सकता है। वे जानना चाहते हैं कि आपने क्या जादू किया है? भाड़ा कम करने के बाद आपने कौन सा जादुई काम किया। भारत में लोग समझते नहीं थे कि भारत में इससे आगे कोई काम हो सकता है। हमने कहा कि ईमानदारी, कमिटमैंट फॉर दी आर्गनाइजेशन और विजन चाहिए। यह हमारा इतना बड़ा मैनपावर है, यही हमारा वैल्थ है, यही हमारी समृद्धि का राज है। हमारी जनसंख्या ज्यादा है। हम जनसंख्या के मामले में चीन के बाद दूसरे नम्बर पर हैं। ऐसा

नहीं है कि मैनपावर में कोई खराबी है। ठीक है लोगों को संयम रखकर पापुलेशन पर कंट्रोल करना चाहिए। लेकिन यह हमारी समृद्धि का राज मैनपावर है। यह मैनपावर दुनिया भर में है। हमारे बिहार के लोग कोई बैगर हैं, भिखमंगे हैं। हमारे बिहार के साथ आज तक नाइंसाफी हुई है।[MSOffice87]

वहां पर-कैपिटा से लेकर इंफ्रास्ट्रक्चर तक में लीस्ट इनवेस्टमेंट हुआ है। पहले यही सवाल हम लोग उठाते रहते थे, लेकिन अब यूपीए की सरकार में बिहार सहित सारे राज्यों के साथ इंसाफ हो रहा है। इसलिए हमने आप सभी को विश्वास में लेकर कहा कि वह इलाका जो छूटा हुआ है, अनकवर्ड है, जहां रेल नहीं गयी है, वहां कौन इनवेस्टमेंट करेगा। मैं अंतिम आदमी नहीं हूं, हम आपके सुझावों को लेकर जाते हैं तो प्लानिंग कमीशन विचार करता है, जब हम मामले का सर्वेक्षण कराते हैं तो बताया जाता है कि वह प्रोजेक्ट अनइकोनॉमिक है, रिटर्न नहीं है, फिर हमें कैबिनेट में जाना पड़ता है, उसके बाद पैसे की कमी और बहुत सी राज्य सरकारों से बात करनी पड़ती है। अगर आप सारे चार्ट को देखिए तो आप पाएंगे कि जितने भी आन-गोइंग प्रोजेक्ट्स हैं, चाहे वे पोलिटिकल कंसीडरेशन्स से लिए गए हों, चाहे हो मंत्री या सरकार रही हो, हम उनको देख रहे हैं। मैं एक बार अपने परिवार के साथ उत्तराखण्ड गया था, वहां देवी-देवताओं के दर्शन कर रहे थे, एक इलाके में लोगों ने बताया कि अभी तक वहां रेल नहीं आई। उसका शिलान्यास पहले मंत्री जी कर चुके थे। मैंने पूछा कि मंत्री कौन था तो उन लोगों ने मंत्री जी का नाम बताया। वह मंत्री पहले यहां राज्य मंत्री थे जो हम लोगों को पूर्वचन देते हैं। मैंने कहा कि जब उद्घाटन और शिलान्यास हो चुका है, तो निश्चित रूप से हम इस काम को करेंगे। मैंने रेल भवन में आकर कागज निकालकर देखा तो पता चला कि चुनाव का समय था, चुनाव की घोषणा हुई थी और सर्वे का शिलान्यास हो गया। सर्वे में हो भी सकता है, नहीं भी हो सकता है। इस तरह से पोलिटिकल कंसीडरेशन्स से बहुत से लोग इस तरह के काम ले लेते हैं। जब हम फेडरल सिस्टम में हैं, तो मैं और मेरा दल एसईजेड का विरोध करते हैं, लेकिन इनवेस्टमेंट होना चाहिए, इंफ्रास्ट्रक्चर देकर सरकार को उसमें नहीं आना चाहिए। सीधे किसान से अगर कोई इनवेस्टर बात करता है तो अच्छी बात है। बात करके वह डील करे और सरकार को उसमें नहीं आना चाहिए,लेकिन जहां तक सरकार के प्रोजेक्ट का सवाल है, बहुत से हमारे जो प्रोजेक्ट्स लिए गए हैं, उनके लिए राज्य सरकार आना-कानी करती हैं। यह रीजनिल्म, संविदवाद, कोअलिशन का एरा और लोहिया जी ने बहुत पहले यह कहा था कि भारत में भविष्य में संविद की सरकार चलेगी। कलकत्ता में एसबीजी सरकार संविद सरकार बनी थी, फिर बिहार में संविद सरकार और फिर दिल्ली में भी संविद सरकारें बनीं। दिल्ली में भी चाहे कोई भी राष्ट्रीय पार्टी हो, मैं नहीं जानता कि आगे क्या होने वाला है, लेकिन यह कोअलिशन युग है। कहीं न कहीं नाइंसाफी राज्यों के साथ हुई है, इसलिए रीजनल लीडर्स का उदय हुआ है। उत्तर प्रदेश में मायावती हैं और उनके विकल्प के रूप में मुलायम सिंह हैं। तमिलनाडु में करूणानिधि जी हैं और जयललिता जी हैं। बिहार में जहां हम हैं, वहीं हमारे पीछे और भी बहुत से लोग हैं, एक नहीं अनेक हैं। बिहार एक अजूबा राज्य है, वहां तो राजनीति की ट्रेनिंग ही ली जाती है और दी जाती है। वहां तो नीचे की बात ही नहीं करते हैं, सीधे आसमान से ही बात करते हैं। पूरे देश में इसलिए मिली-जुली सरकारें हैं, मिनिमम कॉमन प्रोग्राम बनता है। चाहे आपका एनडीए हो या हमारा यूपीए हो, थर्ड फ्रंट को भी हमने देखा है। देश में जितने फ्रंट बने, मैंने सभी को देखा है और सभी चीजों को समझा है। इसलिए देश को हमें कैसे आगे बढ़ाना है, इसपर सभी को मिलकर विचार करना होगा। रेल के मामले में अभी जो कायाकल्प हुआ है और रेलकर्मियों को, जो हमारे की-मैन, गैंग मैन हैं, सीमा पर हमारा सैनिक भाई झपकी ले सकता है।[R88] लेकिन रेलगाड़ी का ड्राइवर अगर झपकी ले ले तो उससे कितने ही लोगों की जान-माल के साथ हादसा हो सकता है। इसलिए हमारे रेलकर्मी दिन-रात अपने काम में मुस्तैदी से लगे रहते हैं। चाहे स्टेशन मास्टर हो, सहायक स्टेशन मास्टर हो या ड्राइवर हो। गार्ड भी पीछे होता है। अगर रेलवे में किसी से बहाली के वक्त पूछा जाए कि किधर जाना है, तो वह कहेगा कि टी.टी में जाऊंगा, गार्ड बहुत कम लोग बनना चाहते हैं। वैसे गार्ड की तनख्वाह भी अलग है। जब वह आफ ड्यूटी होता है तो उसे गर्म पानी मिलता है और फ्री खाना मिलता है। यह भारतीय रेल में अलग सिस्टम है।

हमने रेलकर्मियों के लिए 70 दिन के बोनस की घोषणा की। चाहे दशहरा हो, ईद हो, दीपावली हो या छठ का पर्व हो, हमने अपने कर्मियों को शाबाशी दी कि अगर निष्ठा और मेहनत से काम नहीं करोगे तो यह सोने की चिड़िया कही जाने वाली रेल हाथ से निकल जाएगी और फिर पछताना पड़ेगा। हमारे यहां 14 लाख के अतिरिक्त 13 लाख पेंशनर्स हैं। इतने लोगों को डायरेक्ट जॉब मिली हुई है और करोड़ो लोगों को अप्रत्यक्ष रूप से रेलवे से रोजगार मिलता है। इसलिए हमने अपने कर्मियों के लिए 70 दिन के बोनस का एलान किया। मैं इसके लिए प्रधान मंत्री जी का शुक्रगुजार हूं। हमने उनसे कहा था कि रेलकर्मियों को अन्य कर्मियों से अलग देखें और बोनस की राशि बढ़ाएं।

हम नई-नई ट्रेंस देना चाहते हैं, हम पंक्चुएल्टी को मेनटेन करना चाहते हैं, लेकिन जो चालू रेल लाइंस हैं, वह सब सेचुरेटिड हो गई हैं, ह्यूज ट्रैफिक कंजेशन है। जो हमारा अर्निंग हॉर्स है, गुड्स ट्रेंस हैं, लोकल गाड़ियों को, एक्सप्रेस और जन शताब्दी ट्रेंस को निकालने के लिए उन्हें लूप लाइन में डाला जाता है कि तुम वेट करो और शंटिंग में रहे। इसलिए हम पांच मिनट में एक गाड़ी गुजार रहे हैं। इस कारण हम नई गाड़ी नहीं दे सकते। इसके अलावा हम मेनटेनेंस भी कराते हैं। आप देखिए कहीं न कहीं कॉशन लगा होता है। मैं खुद एमआर स्पेशल से जाता हूं तो पूछता हूं कि गाड़ी क्यों रोक दी, इस पर जवाब मिलता है कि कॉशन लगा हुआ है। नई रेल लाइन डल रही है या पुल बन रहा है या रेल लाइन पर पत्थर तोड़कर डाले जा रहे हैं। इसलिए चालू रेलन लाइनें सेचुरेटिड हो गई हैं। इस प्रेशर को हम करने के लिए काम कर रहे हैं। भविष्य में हमें और आगे जाना है। केबिनेट में हमें इस सम्बन्ध में शीघ्र मंजूरी मिलने वाली है। हमने उसमें तीसरी लाइन की बात कही है। डेडिकेटिड फ्रेट कारीडोर की योजना हमारी है। हम लुधियाना से हावड़ा और कोलकाता के सारे पोर्ट्स को शामिल करते हुए प्रथम फेज में लाना चाहते हैं। उसके बाद दूसरे फेज में वैस्टर्न कारीडोर में दिल्ली से मुम्बई और फिर मुम्बई से चेन्नई तथा चेन्नई से हावड़ा। गुड्स ट्रेंस के लिए अलग से कारीडोर हो, डबल लाइन हो, विद्युतीकरण हो और सिंगल सिस्टम होना चाहिए। हम इस पर मालगाड़ियों के द्वारा लदान और ढुलाई का काम करेंगे। हम किसी शहर को नहीं छोड़ेंगे, न किसी का मकान या अन्य इमारत गिराएंगे। हम लाइन को डाइवर्ट करके बाईपास निकालेंगे। हमने देखा है कि अभी हम अपनी क्षमता के अनुरूप गुड्स ट्रेंस का उपयोग नहीं कर पा रहे हैं। हम सब लोग ईमानदारी और निष्ठा से अगर खड़े हो जाएं और संकल्प ले लें तो जो न्यूनतम आवश्यकता है देशवासियों की, जो धरती माता हमें देती है, हम उसे पूरा कर सकते हैं। इसमें लालच का कोई प्रश्न नहीं है। अभी तक 60 प्रतिशत माल रोड के जरिए जा रहा है और 40 प्रतिशत हमने कैप्चर किया है। कैसे हम इसे बढ़ाएं, इसके लिए हम विजन से काम कर रहे हैं और हमारी मंशा है कि हम उस 60 प्रतिशत गुड्स को उठाकर अपने यहां शिफ्ट करें और रेल लाइन पर लाएं। आपने देखा होगा कि रोड पर हैवी-हैवी मशीनरी जा रही है, लम्बी-लम्बी लॉरी के द्वारा बड़ा-बड़ा सामान रोड से जा रहा है। [R89]जो लोगों को धवस्त करता है, एक्सीडेंट होते हैं। आप माननीय सांसद सदस्य हैं, इसलिए आंकड़े मांगिये कि इस देश में रोज एक्सीडेंट्स से कितने हमारे भाई और बहन मरते हैं। रेल में कोई मेज़र एक्सीडेंट पिछले तीन-चार साल में नहीं हुआ। मैं मानता हूं कि जहां अनमैन्ड-गेट्स हैं, वहां लाख कोशिशों के बाद भी किसी ने कोई ट्रेक्टर घुसा दिया, तो एक्सीडेंट हुआ। अनमैन्ड-गेट्स करीब 25 हजार हैं जिनका लेखा-जोखा बजट सेशन में मैं बताऊंगा और बताऊंगा कि इनका क्या उपाय मैं कर रहा हूं। इन गेटों को भी मैन्ड करना है जिसपर खर्चा है और हम जब इस बात पर आयेंगे तो आपको डिटेल से बताएंगे।

लेकिन वही पुराना रेल और वही पुराना लाइन, वही कर्मी और अक्टूबर 2007 तक माल ढुलाई हमने 437 मिलियन टन हमने किया है और इसी अवधि में माल की ढुलाई के मामले में हम 32 मिलियन टन आगे बढ़े हैं। इसी अवधि तक 3661 मिलियन यात्रियों की तुलना में 3867 मिलियन यात्रियों ने हमें सेवा का मौका दिया है। हम इतने लोगों को यात्रा करा रहे हैं।

हम अपनी ऊंचाईयों को छूने के लिए सतत् प्रयास कर रहे हैं। यह काम तीन, साढ़े तीन साल में नहीं हो जाता है। इसमें समय लगता है। लोग पूछते हैं कि जब आप अपनी अवधि पूरा कर लोगे, रेल मंत्री नहीं रहोगे, तब क्या होगा? हम कहते हैं कि कोई भी रेल मंत्री हो, अब सारे स्टेप्स नियम और कायदे में हैं, जब देश को चस्का लग

गया, संसद को मालूम हो गया कि बिना फिटकरी लगे, जब हमारा कमिटमेंट है, ईमानदारी है, तो एक नम्बर का जो कुर्सी है, अगर यह साफ-सुथरा है तो कोई कुर्सी गंदा होने वाला नहीं है। इसलिए हमारा प्रयास है कि भारतीय रेल का डंका दुनिया में बज रहा है और एक नम्बर की रेल बनाने में हम सफल हो सकेंगे।

जहां रेल अभी नहीं है, वहां भी हम रेल को पहुंचायेंगे। जब कारवां बढ़ चुका है, गाड़ी आगे बढ़ चुकी है तो हम पीछे घूमने वाले नहीं है। इसलिए वर्ष 2007-2008 के बजट में जो हमने घोषणा की थी कि देश का आम आदमी, जिसके वोट से हम आते हैं उनको दो इंची का गद्देदार कुशन-सीट देंगे और बड़ी तेजी से, एक साल के अंदर आप देखेंगे कि हम गद्देदार सीट लगाने जा रहे हैं। टॉयलेट को नयी तकनीकी लगाकर जैसा जहाज में है वैसा करेंगे और साल भर के बाद लिविंग से उसकी सफाई वगैरहा का काम करेंगे। इस तरह का सब काम हम कर रहे हैं। यह सप्लीमेंटरी बजट है, इसलिए हमने सोचा था कि विस्तार से जब बजट आयेगा, फरवरी में जब बजट आयेगा तो किसी भी दल के सांसद को कोई चिंता करने की जरूरत नहीं है। ...(व्यवधान) बीच में कोई चुनाव आने वाला नहीं है। ...(व्यवधान) [r90]कोई चुनाव नहीं हैं। आप लोग डट कर लोगों की सेवा करिए, काम करिए और निडर होकर रहिए। कोई भी एमपी लोगों की सेवा करने के लिए चुन कर आता है। क्या केवल सरकार बनाने के लिए आता है? किसी सवाल पर सरकार को कैसे गंवा देगा। इसलिए बीच में कोई चुनाव नहीं होने वाले हैं। अगले साल के बाद जब चुनाव होंगे, अगर काम किया होगा तो हम जरूर फिर से चुनावों में भारी बहुमत से जीत कर आएंगे। मेरी कहना है कि जितने बीजेपी के लोग जीत कर आए हैं, वे उससे थोड़े कम जीत कर आएं।..(व्यवधान)

महोदय, हम 175 अतिरिक्त आधुनिक कोचेस जोड़ रहे हैं, प्लेटफार्म को लंबा कर रहे हैं, प्लेटफार्म को रेज कर रहे हैं. मॉडल स्टेशन बना रहे हैं। पैसेंजर एमेनिटीज के सवाल पर हमने 100 करोड़ रुपए हर जनरल मैनेजर को डिसैंट्रलाइज पावर करके दिये हैं और कहा है कि फेजवाइज खर्चा करिए। हम और आप एक देश के लोग हैं, भाई-भाई हैं। स्टीम इंजन वाला जो स्टेशन था, हम उसी में थोड़ी बहुत बढ़ोतरी करके काम कर रहे थे। हमारी गाड़ियां ऊंची हैं और प्लेटफार्म नीचे हैं। इसीलिए हम बुजर्गों की असुविधा को देखते हुए उसे उस लैवल पर करने जा रहे हैं। हम चारों तरफ कोटा टाइल्स लगा रहे हैं।

छठ त्योहार के मौके पर आपने सब इंतजाम देखे होंगे। हम उत्तर रेलवे को इसके लिए धन्यवाद देते हैं। छठ व्रत के समय हजारों-लाखों बिहारीवासी मजदूर जो बिहार जाते हैं, हमने उनके लिए इतनी गाड़ियां चलायी कि उन्हें कोई परेशानी नहीं हुई। आप हमारे साथ सहयोग करिए और मैंने पहले भी कहा था कि प्लेटफार्म पर पैसेंजर भाई या बहन को अगर सी-ऑफ करना है तो उन्हें प्लेटफार्म के बाहर ही सी-आफ करिए, प्लेटफार्म पर मत जाइए। हम उनकी देखभाल कर लेंगे। रेल के अन्दर न जाने कौन आदमी क्या रख देता है, क्या करता है इसलिए इस बात को ध्यान में रखना होगा। इसमें आप सब का सहयोग मिलना चाहिए।

हम स्टील कोच फैक्ट्री की क्षमता 1004 से 1500 एल जी कोच की बढ़ाने जा रहे हैं। यह फैक्ट्री कपूरथला और चेन्नई में है। सभी गाड़ियां बढ़ाने की मांग करते हैं। जहां कोच साल में 1004 बनती थी, मैंने कहा कि इसे साल में 1500 करो और आने वाले समय में इनकी संख्या और बढ़ाओ। इसलिए हमने वैगन फैक्ट्री उत्तर प्रदेश में बरेली में दी लेकिन वहां अभी तक जमीन नहीं मिली है। चाहे बिहार हो या देश का कोई भी कोना हो, समय पर चीजें न मिलने पर सब चीजों जैसे सीमेंट और लोहे के दाम बढ़ जाते हैं। इसलिए राज्य सरकारों को चाहिए कि वे समय पर जमीन उपलब्ध कराएं। बिहार में तो जमीन उपलब्ध नहीं हो रही है। कहा जाता है कि बिहार की इकॉनॉमी सुधरेगी और दूसरों पर निर्भर नहीं रहेंगे। देश के किसी भी राज्य में कोई फैक्ट्री खुलती है तो देश विकसित होता है और हम सब आगे बढ़ते हैं। इसलिए प्रार्थना है कि एनएचएआई के लिए जैसे कानून बना है, उसी प्रकार रेल विभाग को रेलवे प्रोजैक्ट के लिए समय पर जमीन मिलनी चाहिए और सीधा अधिकार मिलना चाहिए। इसके लिए कानून बनना चाहिए कि रेलवे स्वयं अपना अधिकारी लगाए और किसानों के साथ नैगोसिएशन करके, उचित दाम पर और समय पर जमीन ले ले। हम राज्य सरकारों के ऊपर निर्भर न रहें लेकिन राज्यों से सहयोग लें और लैंड लेकर अपना काम करें। कई जगह लिंक न होने से काम में दिक्कत हो रही है। [a91]

मैं उम्मीद करता हूं कि बिहार सरकार से कि बिहार में जितने रेलवे के पिछड़े राज्य हैं, उन्हें जमीन उपलब्ध कराएंगे, हम यह आशा करते हैं। बिजली की आवश्यकता के बारे में माननीय सदस्यों को जानकर प्रसन्नता होगी, जब दुनिया में गैस का दाम बढ़ता है और आपके पास गैस की उपलबधता उतनी नहीं है जबकि डीजल और पेट्रोल की बहुत जरूरत है। आप देखें दिल्ली में गाड़ियों की वजह से कितना ट्रेफिक जाम होता है, उस वजह से कितना फ्यूल जल रहा है, हवाई जहाज को भी कन्जेशन की वजह से आसमान में घंटों चक्कर लगाना पड़ता है। इससे आसमान में हवाई जहाज के चक्कर लगाने के कारण फ्यूल की काफी बर्बादी हो रही है जबकि हम एक तिहाई डीजल रेलवे में कन्ज्यूम करते हैं। हमारा इरादा है कि हम अपने विकल्प की तरफ चलें और पूरे देश में जो मेन लाईन जा रही है उसे इलैक्ट्रीफिकेशन की दिशा में बदलें, उसके बाद ब्रांच लाईन, लंबे रूटों को बदलें इसलिए लखनऊ से बाराबंकी, छपरा, सिवान, गोपालगंज और गोहाटी तक विद्युतीकरण के काम का जो सैंक्शन लिया था, उसे तेज कर रहे हैं ताकि ज्यादा से ज्यादा क्षमता बढ़े।

हाल ही में आपने देखा होगा, बिजली की आवश्यकता को पूरा करने के लिए, बिजली महंगा खरीद रहे हैं, रेल महंगा खरीद रहा है, 600-700 करोड़ वैसे ही लग रहा है, ज्वाइंट वैन्चर में एनटीपीसी और रेलवे, दोनों मिलकर बिहार के नवी नगर में, जहां क्रिया भी पूरी नहीं हुई थी उस समय नीतीश जी के चुनाव का समय था, उन्होंने भूमि पूजा कर दी थी, हम राज में थे, राबड़ी देवी के राज में हमने जमीन और पानी देने का कमिटमेंट किया था। नवी नगर में 5300 करोड़ रुपए की लागत से 1000 मेगवाट का एमओयू, एग्रीमेंट हुआ है इससे बिजली, जो हम कन्ज्यूम करते हैं, 90 प्रतिशत बिजली को रेल नेटवर्क सिस्टम में लेंगे। उड़ीसा, झारखंड, बिहार, मध्य प्रदेश में इस बिजली द्वारा इस काम को आगे बढ़ाएंगे। हम काम करने जा रहे हैं, हमें सस्ती बिजली मिलेगी और हमारा बजट अच्छा हो जाएगा।

तटीय रेल में यार्ड, मरम्मत लाईन, मालगाड़ी परीक्षा, संरचना और रचना के विकास के लिए दक्षिण-पश्चिम रेलवे के अंतर्गत सुविधा का प्रस्ताव है। हम समय से पहले चिट्ठी लिखते हैं, खाद विभाग, एफसीआई को चिट्ठी लिखते हैं कि कांडला पोर्ट या जहां से इम्पोर्ट कर रहे हैं या सामान ला रहे हैं, समय से पहले इम्पोर्ट करके दें ताकि रेलवे हर राज्य में खाद को पहुंचाए, ऐसा नहीं होने पर फिर उलटी दिशा में जाना पड़ता है और डम्प कर देते हैं। इससे किसानों के बीच में खाद को लेकर हाहाकार और मारामारी होती है। हमने देखा है कि गेहूं पोर्ट पर रखा हुआ होता है, हमें काम चाहिए, हम ढोने के लिए तैयार हैं, जहां कहो हम पहुंचाने के लिए तैयार हैं, हमें समय रहते जब तक नहीं मिलेगा, तो वही बात होगी - क्या वर्षा जब कृषि सूखा नहीं, जब कृषि समाप्त हो जाएगी, जब बुआई और रोपण का समय खत्म हो जाएगा तो लोग फर्टीलाइजर के बिना भूखा मरेंगे। इस पर बहस होनी चाहिए, हम बहस के लिए तैयार हैं, हम सबसे बड़े ट्रांसपोर्टर हैं, हम इस काम को आगे बढ़ाना चाहते हैं। हमारे देश की सरकार ने गेहूं 1000 रुपए समर्थन मूल्य निर्धारित किया। [r92]चावल का धान का समर्थन मूल्य हमने निर्धारित किया और हम किसानों को साढ़े सात हजार स्टेशनों पर कृषि आउटलेट देने जा रहे हैं, हम किसानों को बाजार देने जा रहे हैं। इस तरह हम से हम इन चीजों पर ज्यादा से ज्यादा ध्यान दे रहे हैं। रेलवे हमेशा रात-दिन, चौबीसों घंटे इस काम में लगे हुए हैं। मैं आप सभी के प्रति पुनः आभार व्यक्त करना चाहता हूं। हमारा देश आगे बढ़ रहा है। सभी लोगों के साथ, सारे भेदभावों को भूलकर भारतीय रेल आगे बढ़ रही है।

उपाध्यक्ष महोदय, बहुत जगहों पर हमारे माननीय सांसदों ने मांग की है। केरल के माननीय सांसद, जब सेतम डिवीजन का गठन हो रहा था तो काफी लोगों को हमने बुलाया। चेन्नई के सारे लोगों को हमने कहा, केरल में हमने कहा कि निश्चित रुप से हम उन तमाम संभावनाओं को देख रहे हैं कि हम वहां क्या पैकेज दें। क्योंकि केरल में

लगे तो समझिये बिहार में लगा। चेन्नई में लगे तो समझिये केरल में लगा। हम देश के अंदर कोई भेदभाव नहीं करते हैं। एक जगह से दूसरी जगह हमारा हुनर और हमारा स्किल फैलकर काम करता है, इसमें देश की समृद्धि है। हमारी मान्यता है कि जो सामान हम देश में बना सकते हैं, उसके लिए हमें विदेश पर निर्भर नहीं रहना चाहिए। इसलिए व्हील का कारखाना हो, इलैक्ट्रिक कोच का कारखाना हो, यह देखा गया है कि अंडरग्राउंड मैट्रो का फैशन है, ठीक है, आप चलाइये। हमें इस पर विरोध नहीं है। इस स्टैंडर्ड गेज को हमने कहा कि इसे ब्रोड गेज करिये। यह सारा काम हमारी रेलवे सस्ते में करने के लिए तैयार है, सारा काम हम कर देंगे। लेकिन हम लोगों को काम नहीं मिला। हम बाहर पर डिपैन्डैन्ट हैं। हम बाहर से लोको ले रहे हैं, सामान ले रहे हैं। हमारे देश में इंजिनियरों की या हुनर की कोई कमी नहीं है। आखिर यह मैनपावर का क्या इस्तेमाल होगा। देश में जो अनइम्पलायमैन्ट है, इसका समाधान कैसे होगा? हमारे ट्रेनिंग सैन्टर्स भी नहीं हैं। रेलवे में हम ट्रेनिंग करा रहे हैं। हम ड्राइवरों की ट्रेनिंग करा रहे हैं। जो हमारे अफसर हैं, डी.आर.एम. रैंक से लेकर जी.एम से लेकर बोर्ड के मैम्बर तक को हम फ्रांस आदि देशों में और सारी दुनियां में भेज रहे हैं कि जाकर ट्रेनिंग लो। सब जगह जाकर देखों। हमारा भाई बगल का पड़ोसी चीन हमसे आगे बढ़ गया। सारी दुनिया के मार्केट को चीन कैप्चर कर रहा है। भारत क्यों नहीं? इसलिए हमें नकल नहीं करना चाहिए, बल्कि हमें सीखना भी चाहिए। लेकिन इस देश का दुर्भाग्य है, हम सबके परिवार का दुर्भाग्य है कि हम यह नहीं सोचते हैं कि हमारा पड़ोसी कैसे बढ़ा। हम भारत के लोग यह सोचते हैं कि हमारा पड़ौसी कैसे बढ़ा, इसकी टांग खींचो, इसकी लैग पुलिंग करो। कोई भी आदमी, माननीय सांसद या मंत्री के लिए आजकल कोई न कोई चीजों में टी.वी. आदि में ऑपरेशन आदि हो जाता है। किसी ने स्टिंग आपरेशन कर दिया। अब मोबाइल फोन आ गया। राधाकृष्णन बाबू, मैं मोबाइल फोन नहीं रखता। यह दिमाग को खराब करेगा। यह दिमाग में दर्द करता है। एम.पी. है, मंत्री है, कहीं से किसी ने फोन किया। हमारी बोली बोलकर मुम्बई के फिल्मी कलाकार को बिहार में बुलाकर रुपये ठग लिये। लालू यादव बोल रहे हैं, हैलो, हमारे फिल्मी कलाकार कितने ज्ञानी हैं, बिना वैरिफाई किये हुए चल दिये। वहां पैसा ले लिया। जब आपको फोन आता है तो इस फोन को प्रणाम करिये। फोन पर बोला मैं यह बोल रहा हूं। किसी एक आदमी ने हमें बहुत पहले फोन किया कि मैं सी.जे.आई. बोल रहा हूं। उस समय अहमदी साहब सी.जे.आई. थे। हमने कहा कि सी.जे.आई. साहब का फोन है तो लाओ। हमने कहा - आदाब हुजूर, आदाब हुजूर। लेकिन वह सी.जे.आई. नहीं थे। हम समझ रहे थे कि हमें कोई ठग रहा है। लेकिन हमने भी डर के मारे आदाब हुजूर कहा। लेकिन दोबारा हम फोन टिकाकर रखे थे कि अब दोबारा इसका फोन आया तो टेलिफोन पर हम इनकी मरम्मत करेंगे[b93]। टेलीफोन आता है, कौन आदमी कहां लगाकर रखे हुए हैं, जान छुड़ाने के लिए आदमी बोल देता है कि ठीक है, टीक है, हो जाएगा। वह ठीक है, ठीक में गया। वही देखा गया है कि ठीक है, ठीक है, हो जाएगा। इनसे बचिए और हमारा देश आगे बढ़े। हम आई.टी. का विरोध नहीं करते हैं। इसलिए मैं आग्रह करता हूं कि इस पर मुहर लगाई जाए, अनुमति दी जाए, इसे पास किया जाए और महोदय ने जो हमें आनन्दपुर साहब वाला जो सवाल है,...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : वह जो मैंने आपसे आनन्दपुर साहब को हजूर साहब से मिलाने के लिए कहा था।

श्री लालू प्रसाद : जी हां महोदय, उसे हमने अभी क्लोज नहीं किया है। वह अभी ओपन है। हम इस बारे में आपसे बात करके और रेलवे अधिकारियों से बात करके जरुर हम लोग इसे देखेंगे। आनन्दपुर साहब हम लोगों की पीठ है। इसे हम लोग जरूर देखेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय : गुरु गोविन्द जी का 300 साला पूरे हो रहे हैं। इसीलिए हम कह रहे हैं कि आपका नाम होगा।

श्री लालू प्रसाद : सर, इसे पास किया जाए और फिर हम बेहतर बजट फरवरी में देंगे। फरवरी में जो भारतीय रेल का जो बजट आएगा, वह एक बहुत बेहतर बजट होगा और आम आदमी से लेकर, किसान से लेकर, गांव से लेकर, खेत और खलिहान से लेकर और सभी लोगों को यह देश में हम लोग भारतीय रेल की ऐसी छाप छोड़ेंगे कि हमारा देश आगे लगातार बढ़ेगा । आप सभी को मैं बहुत शुक्रिया देता हूं।

MR. DEPUTY-SPEAKER: I shall now put the Supplementary Demands for Grants (Railways) for 2007-08 to the vote of the House.

The question is:

"That the supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2008, in respect of the head of the Demand entered in the second column thereof against Demand No. 16."

The motion was adopted.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That this House approves the recommendations contained in Paras 54,55,56,57,58,59,60 and 61 of the Sixth Report of Railway Convention Committee (2004) appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues etc., which was presented to the Lok Sabha on 26th April, 2007."

The motion was adopted.

20.48 hrs.